

T.C.
Bahçeşehir Üniversitesi

**KAMULAŞTIRMA MALİYETİNİN İSTANBUL ULAŞIM
YATIRIMLARINA ETKİLERİNİN İNCELENMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

Efkan BALCI

İstanbul, 2010

T.C.
Bahçeşehir Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Kentsel Sistemler Ve Ulaştırma Yönetimi

KAMULAŞTIRMA MALİYETİNİN İSTANBUL ULAŞIM YATIRIMLARINA ETKİLERİNİN İNCELENMESİ

Yüksek Lisans Tezi

Efkan BALCI

Tez Danışmanı: Dr. Mustafa GÜRSOY

İstanbul, 2010

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
Fen Bilimleri Enstitüsü
Kentsel Sistemler Ve Ulaştırma Yönetimi

Tezin Adı : Kamulaştırma Maliyetinin İstanbul Ulaşım Yatırımlarına Etkilerinin İncelenmesi

Öğrencinin Adı Soyadı : Efkan Balcı

Tez Savunma Tarihi : 16.06.2010

Bu yüksek Lisans tezi Fen Bilimleri Enstitümüz tarafından onaylanmıştır.

İmza

Yrd. Doç. Dr. Faik Tunç BOZBURA

Enstitü Müdürü

Bu tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Tez Sınav Jürisi Üyeleri :

Dr. Mustafa GÜRSOY (Tez Danışmanı) :

Prof. Dr. Mustafa ILICALI :

Dr. Nilgün CAMKESEN :

ÖNSÖZ

Tez çalışmam süresince bana yardımcı olan hocam Sayın Dr. Mustafa GÜRSOY'a, Yüksek Lisans yapmamda katkısı bulunan hocam Sayın Prof. Dr. Mustafa ILICALI'ya ve Sayın Dr. Nilgün CAMKESEN'e ve DLH Marmaray Bölge Müdür Yardımcısı Sayın M. Ziya ERDEM'e çok teşekkür ederim. Ayrıca eğitim dönemi boyunca bana her türlü yardımı esirgemeyen İstanbul Büyükşehir Belediyesi Projeler Müdürü Sayın Ahmet Hamdi GÜNER'e teşekkürü bir borç bilirim.

İstanbul, 2010

Efkan BALCI

ÖZET

KAMULAŞTIRMA MALİYETİNİN İSTANBUL ULAŞIM YATIRIMLARINA ETKİLERİNİN İNCELENMESİ

Balcı, Efkan

Mayıs 2010, 60 Sayfa

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi
Tez Danışmanı: Dr. Mustafa GÜRİSOY

İnsanlığın varoluşundan beri sözlük anlamı “Köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş ” olan “ULAŞIM” hayatın bir parçası hatta en önemli unsuru olmuştur. Özellikle İstanbul gibi göç alan, kentleşmenin hızla ve yatayda geliştiği, bir yandan yeni yerleşim bölgelerine ulaşımın sağlanması gerekirken öte yandan yerleşik alanlarda artan ulaşım talebini karşılayabilmek için ulaşım projeleri yapmak gerekmektedir. Bunların en ekonomik, en doğru çözüm olması önemlidir, ancak günümüz koşullarında projelerin yapılması yüksek maliyetlerle gerçekleşmektedir. Yatırım imkânlarının kısıtlı olmasından dolayı yapım maliyetine göre ekonomik projeler tercih edilmektedir. Bir projenin yapım maliyetini etkileyen en önemli unsurlardan bir tanesi kamulaştırma maliyetleridir.

Bu çalışmada ulaşım projesinin en ekonomik şekilde yapılabilmesi için kamulaştırma maliyetinin yapım maliyetine etkisi araştırılmış ve taşınmaz sahiplerini de mağdur etmeden en aza indirilebilmesi için çözüm önerisi getirilmiştir. Ulaşım projesi kamulaştırma maliyeti tespitinde proje güzergâhının ve kamulaştırma genişliğinin tespiti önemli bir unsurdur. Dolayısıyla yapım maliyetini doğrudan etkileyen faktör proje güzergâhının geçtiği bölgedeki taşınmaz mal değerleridir. Bu nedenle; İstanbul’un İlçelerinden Kadıköy, Şişli ve Küçükçekmece gibi taşınmaz mal değerleri açısından farklılık gösteren üç bölgede inceleme yapılarak kamulaştırma maliyetleri bu çalışma içinde değerlendirilmiştir.

İstanbul metropolitan alanı içinde taşınmaz mal değerleri açısından en yüksek bedel Kadıköy İlçesinde, ortalama bedel Şişli İlçesinde, en düşük bedel ise Küçükçekmece İlçesinde seçilerek incelenmiştir. Bu üç ilçede yapılan inceleme sonucunda kamulaştırma maliyetlerinde ciddi farklılıklar tespit edilmiştir. Kamulaştırma maliyetinden gelen değer farklılıkları yapım maliyetini doğrudan etkilediğinden kamulaştırma maliyetini minimuma indirecek çözüm önerisinde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Kentiçi Ulaşım Sistemleri, Kamulaştırma Maliyetleri, Yapım Maliyetleri

ABSTRACT

INVESTIGATION OF THE EFFECTS OF EXPROPRIATION COST ON THE TRANSPORTATION INVESTMENT IN ISTANBUL

Balci, Efkan

May 2010, 60 page

Urban Systems and Transportation Management
Adviser of thesis: Dr. Mustafa GÜRSOY

From the Human Being, “TRANSPORTATION”, whose dictionary meaning is going and coming between villages, cities and countries, has become one of the most important parts of the life. Especially like Istanbul, having high rate of emigration, rapid and horizontal enlargement of urbanization, in order to provide transportation to these new territories and on the other hand tolerate transportation requests for settled areas, transportation projects must be done. It is important that these projects must be more economic and convenient, but performing these kind of projects requires high cost in nowadays. Due to limited investment opportunity, in terms of the building cost, economic projects are preferred. One of the most important factors affecting building cost is expropriation cost.

In this thesis, in order to make transportation project more economically, the affect of expropriation cost on building cost is searched and also solution proposal is developed for minimizing expropriation cost without victimizing real estate owner. Determination of project line and width of the expropriation is crucial for expropriation cost of the transportation project. So the factor directly affecting building cost is the value of real estate in the area where the project line is performed. For this reason, in this thesis, expropriation cost is evaluated according to investigation in value of real estate in the three districts of Istanbul; Kadıköy, Şişli and Küçükçekmece where some differences exist in terms of real estate value.

According to the value of real estate, Kadıköy is selected as the most valuable place, then Şişli and Küçükçekmece is selected as the least valuable one and investigated accordingly as metropolitan areas. As a result of search in these 3 districts, it has been observed some critical differences in terms of expropriation cost. Due to direct effect of the differences coming from expropriation cost to the building cost, solution proposal, which is minimizing the cost of the expropriation, is offered.

Keywords: Urban Transportation System, Expropriation cost, Building cost

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
TABLolar LİSTESİ.....	ix
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	x
1. GİRİŞ.....	1
2. İSTANBUL'UN KONUMU VE NÜFUS YOĞUNLUĞU.....	3
2.1 KONUM.....	3
2.2 NÜFUS.....	4
3. ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ.....	10
3.1 ULAŞTIRMANIN TANIMI VE MEVCUT ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ.....	10
3.2 KARAYOLU ULAŞIM SİSTEMİ.....	10
3.3 RAYLI ULAŞIM SİSTEMİ.....	13
3.4 DENİZYOLU ULAŞIM SİSTEMİ.....	16
4. KAMULAŞTIRMA.....	18
4.1 KAMULAŞTIRMANIN TANIMI, AMACI, ŞARTLARI.....	18
4.2 KAMULAŞTIRMANIN İDARİ AŞAMALARI.....	18
4.2.1 Bedel İçin Ödenek Temin Edilmesi ve Kamu Yararı Kararı Alınması.....	18
4.2.2 Taşınmazın Belirlenmesi, Kamulaştırma Kararı Alınması ve İdari Şerh.....	20
4.2.3 Kamulaştırma Bedelinin Belirlenmesi ve Satın Alma Usulünün Uygulanması	20
4.3 KAMULAŞTIRMANIN ADLİ AŞAMALARI.....	21
4.3.1 Kamulaştırma Nedeniyle Açılacak Davalar, Kamulaştırma Bedelinin Tespiti ve Tescil Davaları.....	21
4.3.2 Bilirkişi İncelemesi ve Kamulaştırmatsız El Atma Davaları.....	22
4.3.3. Mal Sahibinin Geri Alma Hakkı ve Kamulaştırmanın Sonuçları.....	23
4.4 KAMULAŞTIRMA TÜRLERİ.....	24
4.4.1 Kısmen Kamulaştırma.....	24
4.4.2 Acele Kamulaştırma.....	24
4.4.3 Trampa Yoluyla Kamulaştırma.....	25
4.4.4 Kamu Kurumları Arasında Taşınmaz Mal Devri.....	25
5. KAMULAŞTIRMA BEDELİNİN TESPİTİNDE ÖNGÖRÜLEN ESASLAR.....	26
5.1 GENEL ESASLAR.....	26

5.2	ARAZİLERİN BEDELİNİN TESPİTİ	27
5.3	ARSALARIN BEDELİNİN TESPİTİ	29
5.4	YAPILARIN BEDELİNİN TESPİTİ.....	30
5.5	İRTİFAK HAKKI BEDELİNİN TESPİTİ	31
5.6	KISMI KAMULAŞTIRMADA BEDEL TESPİTİ.....	32
5.7	KAMULAŞTIRMA BEDELİNİN TESPİTİNDE DİKKATE ALINMAYACAK HUSUSLAR.....	33
6.	KAMULAŞTIRMANIN TEKNİK AŞAMALARI	34
6.1	KAMULAŞTIRMA KARARI.....	34
6.2	HESABAT HARİTALARI VE KADASTRO MÜDÜRLÜĞÜNDEN.....	34
	MUTABAKATLARIN ALINMASI.....	34
6.3	KAMULAŞTIRMA BEDELİNİN TESPİTİ	35
6.4	SATIN ALMA YÖNTEMİ.....	35
6.5	İDARE ADINA TESCİLİ.....	36
7.	ULAŞIMDA MALİYET ANALİZİ.....	37
7.1	ULAŞIM MALİYET ETKENLERİ.....	37
7.2	FAYDA / MALİYET ANALİZİ.....	37
7.3	FAYDA’NIN İÇERİKLERİ	38
7.4	MALİYET’İN İÇERİKLERİ	38
7.5	YAPIM MALİYETLERİNİN BELİRLENMESİ	38
7.5.1	Karayolu Sınıfının ve Geometrik Standartların Belirlenmesi	39
7.5.2	Geçki – Plan ve Boykesit	39
7.5.3	Altyapı ve Üstyapı Maliyetleri.....	39
7.5.4	Drenaj.....	40
8.	KAMULAŞTIRMA MALİYETİNİN ULAŞIM YAPIM MALİYETİNE ETKİLERİNİN UYGULAMADA İNCELENMESİ	41
8.1	UYGULAMA-1 PİYALEPAŞA – BOMONTİ ARASI YOL VE TÜNEL BAĞLANTI ÇALIŞMASI.....	41
8.2	UYGULAMA-2 K.CEKMECE HALKALI - ALTINŞEHİR İSTANBUL.....	45
	CADDESİ YOL KAVŞAK ÇALIŞMASI.....	45
8.3	UYGULAMA- 3 MARMARAY PROJESİNİN KADIKÖY İLÇESİ SINIRLARI İÇİNDEKİ KISMI.....	49
9.	SONUÇLAR VE DEĞERLENDİRME.....	53
	KAYNAKÇA	56

EKLER	59
ÖZGEÇMİŞ	60

TABLolar LİSTESİ

Tablo 3.1: Ulaşım İle İlgili Temel İstatistikler	10
Tablo 3.2: Karayolu Toplu Taşımacılık Türüel Dağılımı.....	12
Tablo 3.3: Türlerine Göre Raylı Sistemlerin Dağılımı	14
Tablo 3.4: Türlerine Göre Denizyolu Ulaşımı Dağılımı	16
Tablo 8.1: Kamulaştırma dağılım tablosu	43
Tablo 8.2: Kamulaştırma dağılım tablosu	48

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1: Eş Yükselti Eğrili Harita.....	3
Şekil 2.2: İstanbul Coğrafyasının Şematik Anlatımı	4
Şekil 2.3: İstanbul’da 1950’de yapılaşma	5
Şekil 2.4: İstanbul’da 1965’de yapılaşma	6
Şekil 2.5: İstanbul’da 1985’de yapılaşma	6
Şekil 2.6: İstanbul’da 2002’de yapılaşma	7
Şekil 2.7: İstanbul’un Sanayi Alanlarının Gelişmesine Bağlı Gelişimi.....	7
Şekil 2.8: Otoyol ve Boğaz Geçişlerinin Makro formun Şekillenmesinde Etkileri.....	9
Şekil 3.1: Karayolu Ağının Bugünkü Durumu	12
Şekil 3.2: İlçelere Göre Karayolu Ağı	13
Şekil 3.3: Mevcut Raylı Sistem hatları	15
Şekil 3.4: Yapımı Devam Eden Raylı Sistem Hatları.....	15
Şekil 3.5: Kent İçi Deniz Toplu Taşıma Hatları	17
Şekil 8.1: Uydu görüntüsü	41
Şekil 8.2 : Şişli İlçesindeki kamulaştırma Haritası (Ek 1)	42
Şekil 8.3: Uydu görüntüsü	46
Şekil 8.4: K.Çekmece İlçesindeki kamulaştırma haritası (Ek 2)	47
Şekil 8.5: Güzergahın uydu görüntüsü (Kadıköy İlçesinin)	50
Şekil 8.6: Kadıköy İlçesindeki kamulaştırma haritası (Ek 3)	51

KISALTMALAR

Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları	:	DLH
1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı	:	İÇDP
İstanbul Elektrik ve Tramvay Teşkilatı	:	İETT
İstanbul Deniz Otobüsleri	:	İDO
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	:	İBB
Bayındırlık Bakanlığı	:	BB
İstanbul Metropolitan Planlama	:	İMP
Düzenleme Ortaklık Payı	:	DOP

1. GİRİŞ

Konum olarak eğimli bir arazi yapısına sahip eski İstanbul yedi tepe üzerine kurulmuştur. İçinde eşsiz bir doğal güzellik ve üç bin yıllık tarihi geçmişi barındıran bu kent son dönemlerde yoğun göçe ve büyük nüfus artışına maruz kalmıştır. Ülkeler arası transit geçiş yolu üzerinde olması, deniz, kara ve demiryolu ağının lojistik altyapıya uygun olması sanayinin İstanbul'da yoğunlaşmasının başlıca nedeni olmuştur. Ancak bu özelliği zaman içerisinde nüfusun çoğalmasına, sanayi kuruluşları etrafında yapılaşmaya ve çevre kirliliğine yol açmıştır. Yerel yönetimlerin gerek teknik yetersizlik gerekse de politik yaklaşımlarla planlama çalışmalarına ağırlık vermemeleri, vatandaşların konut ihtiyaçlarını farklı şekillerde gidermeleri sonucunu doğurmuş, kaçak veya gecekondu yapılaşması plansız çarpık bir kent ortaya çıkarmıştır. Plansız yapılaşmayla birlikte çarpık bir karayolu ulaştırma sistemi de meydana gelmiştir.

Yeterli altyapısı olmayan, kent içi hareketlilik bilgileri ve kapasite kullanım oranları hesaplanmadan kendiliğinden ortaya çıkan karayolu sistemleri hızla artan nüfus yoğunluğuna yetmemiş ve mevcut yollar kapasitelerinin üzerinde hizmet vermeye zorlanmışlardır. Bu da beraberinde trafikte uzun kuyruklanmalara, yolculuk sürelerinin uzamasına, harcanan yakıt nedeniyle ekonomik kayıplara ve havaya salınan atık gazların oluşturduğu çevre kirliliğine yol açmıştır.

İstanbul'un çarpık yapılaşması, planlı yeni karayolu projelerinin hayata geçirilememesinin veya var olan sistemlerin iyileştirilmesinin önünde büyük bir engel oluşturmaktadır. Bu engellerden en büyüğü, eğimli arazi yapısı nedeniyle ana ulaşım akslarının birbiri ile entegre edilmesinin kolay olmamasıdır. Ulaşım seçeneklerinin belli yerlerden geçmesinin zorunlu olması ve bu yerlerde meydana gelen yapılaşma yüzünden olabilecek kamulaştırma maliyetlerinin inşaat maliyetlerinin çok fazla üzerinde olması da karayolu ulaştırma sistemlerinin rahat yapılmasına engel olmaktadır.

Kamulaştırma genel anlamda kamunun yaptığı yatırımlarından kısmen veya tamamen etkilenen özel mülkiyete konu taşınmazlar üzerinde kanun ve yönetmelikler doğrultusunda hak kısıtlamasına gitmek olarak tarif edilebilir. Ancak bu hak

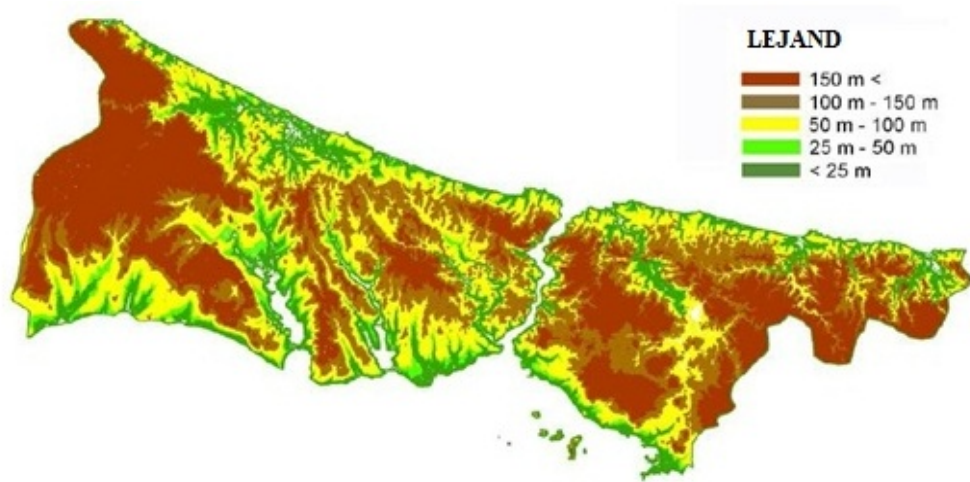
kısıtlamasının keyfi olarak değil, bir gerekçesinin olması ve bu gerekçenin de yasa ve yönetmeliğe uygun olması gerekir. Kamulaştırma ya yürürlükteki imar planlarından ya da yapılacak olan yatırımla ilgili kurumun çerçevesi yasalarla belirlenen “Kamu Yararı Kararı” doğrultusunda yapılır. İstanbul’da kıt olan kullanılabilir arazinin değerinin çok yüksek olması ulaştırma sistemlerinin yapılması önünde büyük bir engel olarak durmaktadır. Yüksek kamulaştırma maliyetleri nedeniyle kimi zaman istenilen ulaşım aksları yapılamamakta veya bütçe yetersizliği nedeniyle yapımı uzun zaman alabilmektedir.

Bir diğer konu da plansız büyüyen kentin sonradan oluşturulan uygulama imar planlarının hayata geçirilememesi oluşturmaktadır. 3194 sayılı İmar Kanunu 18. Maddesi arsa ve arazi düzenlemeleri konusunu içermekte, bu maddeye dayanarak yapılan imar uygulamalarında sosyal donatı alanları ve yollar için ayrılan alanlara tahsis edilmek üzere özel mülkiyete konu taşınmazlarda meydana gelen değer artışlarına karşılık parselin yüzde kırk oranında kısmının bedelsiz terk edileceğini hükme bağlamaktadır. Yerel yönetimlerce yapılacak arsa ve arazi düzenlemeleri sonucunda yüzde kırk oranındaki kesinti kamulaştırma maliyetlerinin çok büyük oranda düşmesini sağlayacaktır. Ancak bu maddeye dayanarak arsa ve arazi düzenlemesi yapılması çarpık yapılaşma nedeniyle çok zor olmakta ve yapılan uygulamalarda çoğunlukla mahkemeler tarafından iptal edilmektedir. Bu çalışmada İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Marmaray Bölge Müdürlüğü tarafından yapılan uygulamalardan örnekler verilecek, kamulaştırma bedelleri ile yapım maliyetleri karşılaştırılacak, kamu kaynaklarının daha etkin kullanımı için arsa ve arazi düzenlemesi yapılması halinde kamulaştırma bedellerinde meydana gelecek azalma sonucunda kamunun kazancı hesaplanmaya çalışılacaktır.

2. İSTANBUL'UN KONUMU VE NÜFUS YOĞUNLUĞU

2.1 KONUM

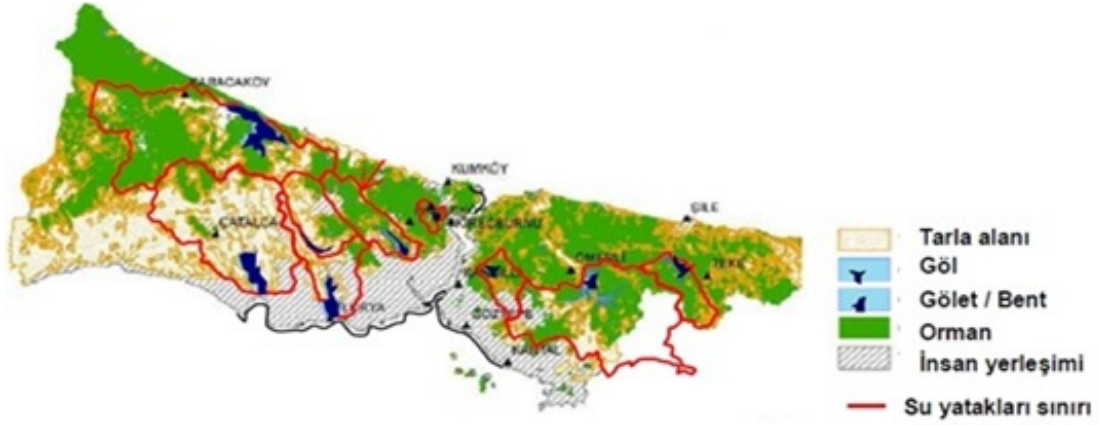
Coğrafi konuma, tarihi geçmişi, büyük kültürel ve ekonomik potansiyele sahip olan İstanbul, ülkemizin ve dünyanın en önemli ve güzel şehirlerinden birisidir. Böylesine ayrıcalıklı bir coğrafyaya, tarihi ve kültürel birikime ve eşsiz doğal güzelliklere sahip olan İstanbul'un bu değerleri, maruz kaldığı gelişme baskısı ve plansız gelişme sonucu büyük oranda tahrip olmuştur. Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan kavşak noktasında olması, uluslar arası transit karayolu, deniz yolu ve demiryolu gibi ulaştırma sistemleri altyapısına uygun konumda bulunması İstanbul'u çekim merkezi yapmış, sanayinin ve ticaretin kalbi durumuna getirmiştir. Ancak bu çekim coğrafi konumu ile ters orantılı olarak gelişmektedir. Topoğrafyası eğimli bir yapıya sahip İstanbul'da yerleşim alanı olarak kullanılabilir yerlerin sayısı Şekil 2.1'de görüldüğü gibi oldukça azdır. Marmara Denizi sahil kesimlerinde yoğunlaşan düz yerleşim alanları kuzeye doğru gidildikçe yerini orman alanları ile kaplı yükseltilere bırakmaktadır. Eğimli arazi yapısının oluşturduğu yükseltiler kuzey-güney doğrultusunda dere yataklarının meydana getirdiği vadilerle kesilmektedir. Bu özelliği nedeniyle nüfus daha düz olan sahil kesimlerinde yoğunlaşmıştır. Sahil kesiminde bulunan bu yoğunluk ve coğrafi yapı karayolu ulaşım akslarının birbiri ile entegrasyonunda büyük zorluklar çıkarmakta ulaşım seçeneklerini daralmaktadır.



Şekil 2.1: Eş Yükselti Eğrili Harita

Kaynak: İBB Ent.Top.Taş.Mas.Plın.Çal.Rap.Tas. Böl.1, Sayfa 4

Şekil 2.2’de İstanbul coğrafyasının şematik anlatımında görüldüğü gibi yerleşim alanları güneyde Marmara sahili ve boğaz çevresinde yoğunlaşmakta, kuzeye doğru ise orman alanları, su kaynakları ve tarım alanları ile kaplı yerleşime uygun olmayan (kısmen koruma altında olan yerler) kesimler bulunmaktadır.



Şekil 2.2: İstanbul Coğrafyasının Şematik Anlatımı
Kaynak: İBB Ent.Top.Taş.Mas.Plın.Çal.Rap.Tas. Böl.1, Sayfa 4

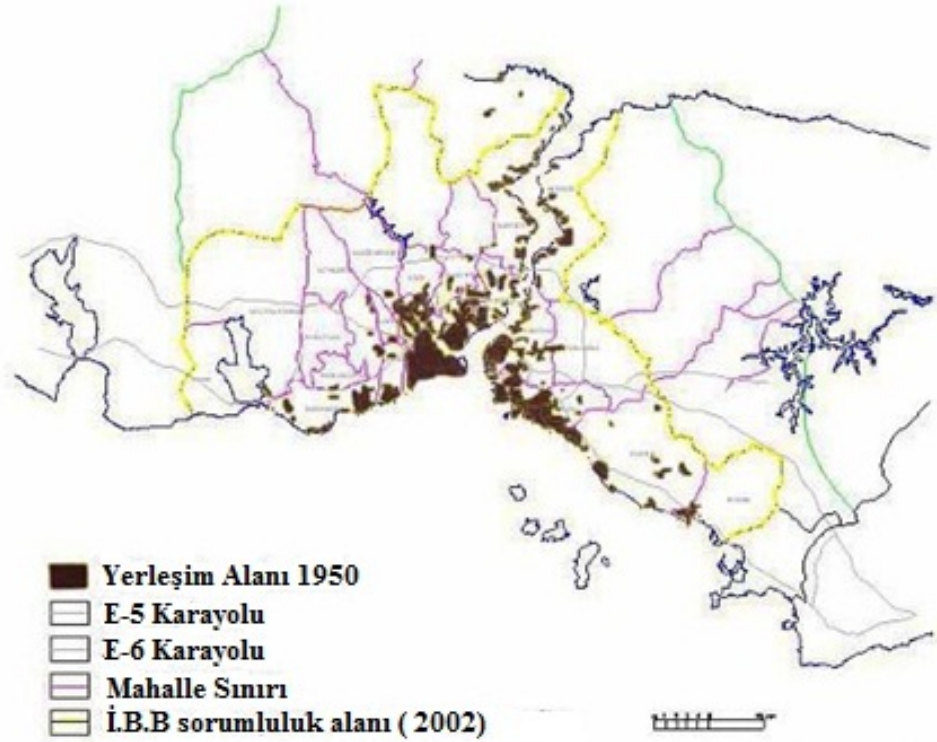
2.2 NÜFUS

İstanbul 1950’li yıllardan sonra başlayan büyüme süreci ile beraber hızlı bir nüfus artışına sahne olmuş, kısmen planlı alanlar olmakla beraber büyük oranda yasa dışı yapılaşma sonucunda oluşan çarpık bir kentleşme meydana gelmiştir. İstanbul’un yasa dışı ve kontrolsüz gelişmesi temelde; kentin çekim gücünün ülke ve bölge ölçekli politikalarla dengelenememesine dayanmaktadır. İstanbul üzerinde oluşan aşırı talebin yerel yönetimlerce de karşılanamaması, kentin kontrolsüz bir biçimde büyümesi sonucunu doğurmuştur. Sürdürülebilir ve planlı gelişmenin önündeki en önemli engel olarak görülen söz konusu süreç bugün de devam etmekte olup; gerek ülke ölçekli, gerekse de bölge ölçekli dinamikler İstanbul’u şekillendirmektedir.

İstanbul’da özellikle 1950’ler ile birlikte önemli değişimler görülmektedir. 1950-1980 döneminde İstanbul’un gelişiminde etkin olan en önemli unsur sanayi alanları olmuştur. Anılan dönemde sanayi ana ulaşım aksları boyunca gelişerek; kentin üst ölçekte yapısını, gerek yerleşik alanın uzandığı sınırlar açısından gerekse iç düzen açısından önemli ölçüde değiştirmiştir. Yine bu dönem içinde sanayi Anadolu Yakası’nda D-100

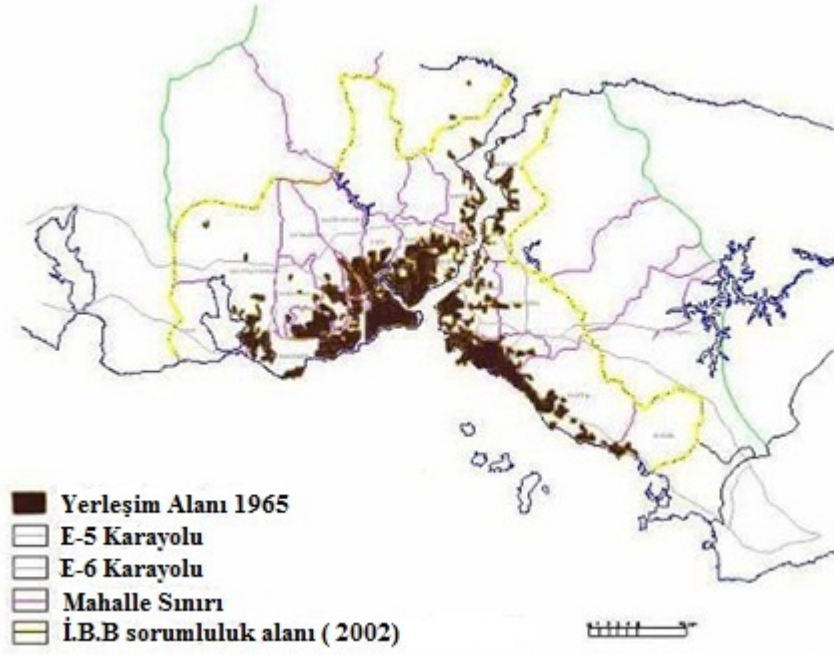
(E-5) boyunca gelişerek Gebze'ye kadar uzanırken, Avrupa Yakası'nda ise; özellikle Zeytinburnu ve kuzeyinden hareketle TEM'e doğru bir gelişme göstermiş ve göller arasında kalan bölgede de Atatürk Havaalanı kuzeyine doğru gelişimini sürdürmüştür.

Söz konusu sanayi gelişmelerine uyumlu bir şekilde, kentin Merkezi İş Alanı da Eminönü ve Şişli bölgesi üzerinden TEM'e doğru uzayarak Maslak bölgesine doğru ilerleyen eksensel bir gelişme gerçekleştirmiştir. Sanayi alanlarının gelişimine paralel olarak da yasa dışı yerleşimler kendini göstermiş ve kentin sağlıklı bir şekilde gelişmesinde (mekansal büyüme) etkili olmuştur. Şekil 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7'de sanayi gelişimi ile birlikte İstanbul'un nüfus ve yapılaşmaya bağlı gelişimi gösterilmektedir.



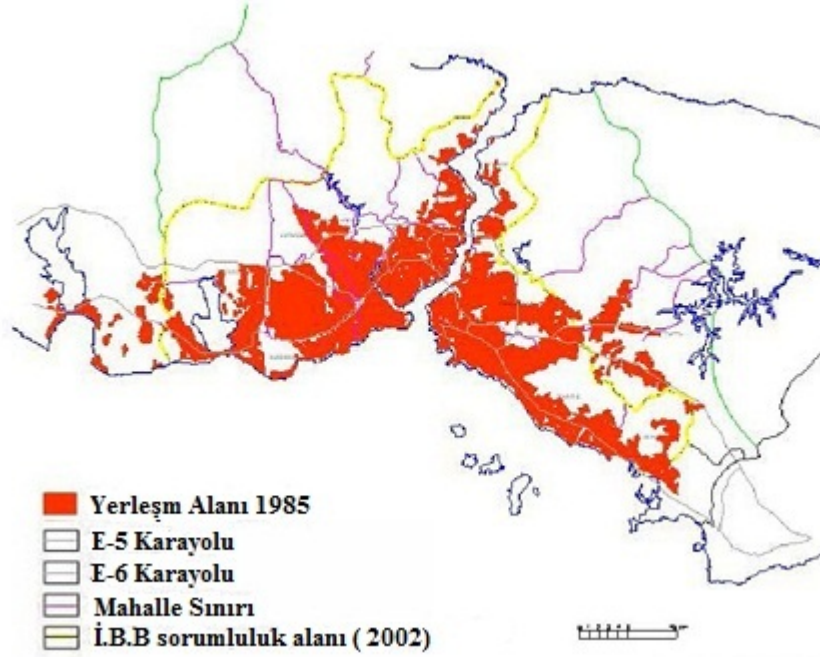
Şekil 2.3: İstanbul'da 1950'de yapılaşma

Kaynak: (TEZER 2002), İBB Ent.Top.Taş.Mas.Plն.Çal.Rap.Tas. Böl.1, Say. 9)



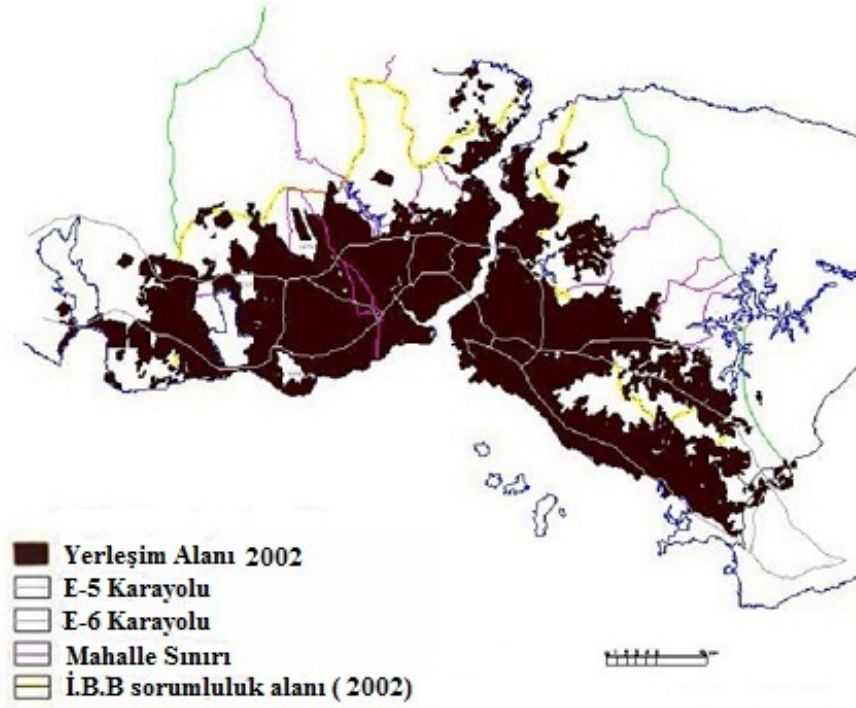
Şekil 2.4: İstanbul'da 1965'de yapılaşma

Kaynak: (TEZER 2002), İBB Ent.Top.Taş.Mas.Plն.Çal.Rap.Tas. Böl.1, Say. 9)



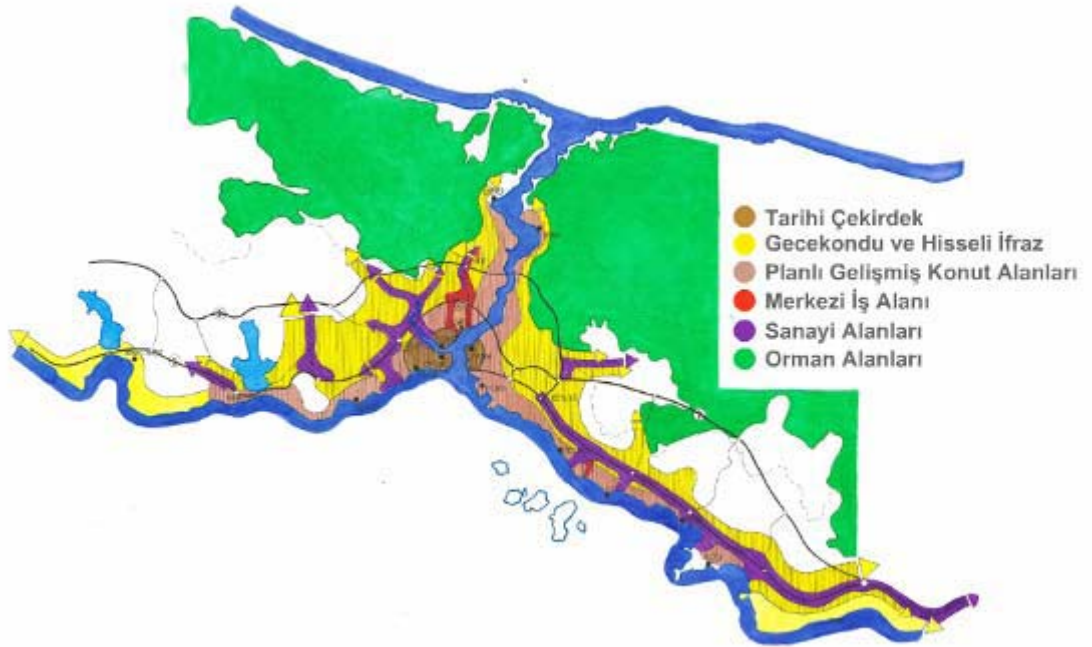
Şekil 2.5: İstanbul'da 1985'de yapılaşma

Kaynak: (TEZER 2002), İBB Ent.Top.Taş.Mas.Plն.Çal.Rap.Tas. Böl.1, Say. 9)



Şekil 2.6: İstanbul'da 2002'de yapılaşma

Kaynak: (TEZER 2002), İBB Ent.Top.Taş.Mas.Plն.Çal.Rap.Tas. Böl.1, Say. 9)



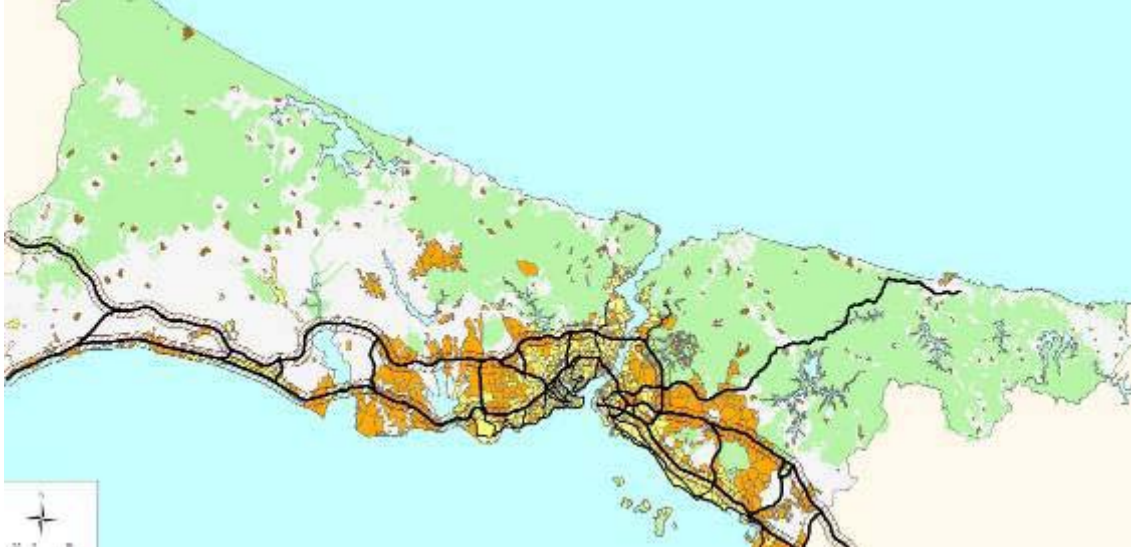
Şekil 2.7: İstanbul'un Sanayi Alanlarının Gelişmesine Bağlı Gelişimi

Kaynak: İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı 2009 Sayfa 92

1970'lerde İstanbul aşırı nüfus yığılmasının etkisiyle konut ve ulaşım gibi temel altyapı ihtiyaçlarında önemli boyutlara varan sorunlarla karşılaşmıştır. Bu yıllarda mekansal yapı açısından en önemli olgu, Boğaz'ın iki yakasının bir köprü ile bağlanması olmuştur. Şehrin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa zamanda kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelmiştir.

İstanbul 1970-1975 döneminde Silivri ve Gebze sınırları arasında, merkezden 50 km. yarıçaplı yüzeye yayılmış bir yerleşim iken, bu sınırlar 1980'de 60 km yarıçapında bir alanı kapsar hale gelmiştir. Anılan sınırlar, batıda Tekirdağ ili ve doğuda Hereke ilçe sınırlarına dayanmıştır. 1980'lerden sonraki dönemde, çeşitli politik faaliyetler neticesinde sanayi tesisleri İstanbul'un Anadolu ve Avrupa Yakaları'nda öngörülen ve planlanan Organize Sanayi Bölgeleri'nde toplanmaya çalışılmıştır. Anılan politik girişimleri çerçevesinde; Avrupa Yakası'nda İkitelli ve Hadımköy ile Anadolu Yakası'nda Dudullu, Tuzla ve Gebze önemli sanayi merkezleri olarak ön plana çıkmıştır. Bu dönemde ana ulaşım aksları boyunca gelişmiş sanayi alanları, yerlerini ticaret ve hizmet alanlarına bırakmaya başlamış ve kentin Merkezi İş Alanı'nın gelişimini yönlendirmiştir.

İstanbul'un 80'li yıllarda gözlenen nüfus artışı ve buna doğrudan bağlantılı olarak yerleşme eğilimleri, kentin makro formunu belirleyen ana etmen olmuş ve yerleşim alanlarının dışa doğru yayılması ve saçaklanmasında, dönem başlangıcında oluşan karayolu ve ulaşım ağı yönlendirici olmuştur. Şekil 2.8'de TEM ve Boğaz geçişlerinin nüfus ve yapılaşma üzerindeki etkisi görülmektedir. Yoğunluk bu hatlar boyunca etkisini göstermektedir.



Şekil 2.8: Otoyol ve Boğaz Geçişlerinin Makro formun Şekillenmesinde Etkileri
Kaynak: İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı 2009 Sayfa 94

İstanbul 2000’li yıllar içinde de yayılma ve saçaklanma şeklinde gelişimini devam ettirmiştir. Gelişim yer yer su havzalarına, yer yer de orman alanlarına doğru yönelmiş ve kentin yaşam destek sistemlerini ciddi boyutlarda tehdit eden bir yapılaşma eğilimi içine girmiştir.

Sonuç olarak, kent makro formunun şekillenmesinde en önemli etkenlerden biri ulaşım kararları olmuştur. Ulaşım yatırımlarının arazi kullanım kararlarının destekleyici ve tetikleyicisi olarak kullanımı ve talep yönetiminin etkinleştirilmesi gerekirken ne yazık ki bu güne kadar bu süreç ters işlemiştir.

Tek merkezlilik, Boğaz geçişi talebini arttırmakta ve bu durum geçmişte olduğu gibi Boğaz’ın üçüncü defa karayolu köprüsü ile geçişini gündeme getirmektedir. Özellikle I. ve II. Köprülerin hizmete alınmaları sonrasındaki gelişmeler izlendiğinde, bu yatırımların kent makro formunu kuzeye ve orman alanlarına doğru geliştirerek 6831 sayılı Orman Kanunu’nun 2. Maddesinin B fıkrası sorununa yol açtığı ve su toplama havzaları içerisinde kaçak yapılaşmalar ile halen çözümler üretilmeye çalışılan sorun alanlarının (Sarıgazi, Samandıra, Sultanbeyli vb.) ortaya çıkmasına neden olduğu görülmektedir.

3. ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ

3.1 ULAŞTIRMANIN TANIMI VE MEVCUT ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ

Ulaşım “İnsanların bir fayda elde etmek için bir yerden bir yere taşınması” (Çalışkan , 2008) olarak kısaca tarif edilebilir. Ulaştırma ise ulaşım işini yapan sistemlerin bütünüdür. Ulaşım sistemleri kentin arazi kullanım kararları ile doğrudan etkilenen ve bu doğrultuda gelişen sistemlerdir. Arazi kullanım kararları da nüfus ve kentin gelişmesi üzerinde büyük bir etkiye sahiptir.

Ulaştırma Sistemleri karayolu, demiryolu, deniz yolu, havayolu ve iç su yolu olarak farklı şekillerde yapılmaktadır. İstanbul’da yeterli olmamakla beraber bu sistemlerin tümü kullanılmaktadır. İstanbul’daki ulaşım sistemlerine yönelik temel veriler Tablo 3.1’de yer almaktadır.

Tablo 3.1: Ulaşım İle İlgili Temel İstatistikler

Günlük Yolcuk	20.924.134 adet
Karayolu	% 88,8
Raylı Sistemler	%8,3
Denizyolu	%2,9
Toplam Araç Sayısı	2.525.573 (2008 yılı)
Otomobil Sayısı	1.635.400 (2008 yılı)
Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayısı	128 (2008 yılı)
Ortalama Yolculuk Süresi	48,9 (2006)
İki Kıta Arasındaki Günlük Yolculuk	1.097.020
Özel Araçla Yapılan Yolculuk Oranı	%29
Toplu Taşımaya Yapılan Yolculuk Oranı	%71

Kaynak: 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı

3.2 KARAYOLU ULAŞIM SİSTEMİ

Marmara Bölgesi illeri arasında 232 kilometre ile en uzun otoyol ağına sahip İl İstanbul’dur. Bu yoğunlukta, üzerinden geçen transit trafiğin etkisi büyüktür. Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan, İl Yolu, Devlet Yolu ve Otoyol sınıflamasına göre; İstanbul İli’nde toplam karayolu ağının uzunluğu ise 705 kilometre civarındadır. Bu değer Marmara Bölgesi illeri içinde yaklaşık yüzde 12’lik bir paya karşılık gelmektedir.

Kent formunun oluşmasında doğu-batı ekseninde kenti ikiye bölen iki önemli hattın varlığından söz edilebilecek olup, kentin gelişimi de bu ana akslar boyunca devam etmektedir. Bugünkü arazi kullanımına bakıldığında, doğuda Gebze sınırına batıda ise Silivri'ye kadar uzanan bir kentsel kullanımı göze çarpmaktadır. İstanbul için geçmişten bugüne devam eden yatırımlar incelendiğinde, karayolu ağırlıklı bir ulaşım ağı olduğu söylenebilir. Bunun sonucu olarak yolculukların türlere göre dağılımına bakıldığında, eğilimin de karayolu ağırlıklı olduğu görülmektedir. Bu durum karayolunda sıkışıklıklara neden olmaktadır.

Yaşanan nüfus artışı ve özel otomobil sahipliğinin artması da ortalama yolculuk süresini arttıran nedenler arasında bulunmakta ve yaşanan trafik sıkışıklığı çeşitli kayıplara neden olmaktadır. İstanbul İl sınırları içinde toplam karayolu ağı 26.853 kilometre, ana arter olarak tanımlanan yolların toplam uzunluğu ise 5.585 kilometre'dir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yetki alanı İl sınırına genişletildikten sonra, özellikle eskiden Büyükşehir Belediyesi'nin sınırları içinde olmayan yollar için, şebeke ıslahı yoluna gidilmiştir.

İstanbul'da karayolları serbest yol, arter yol ve diğer yollar olmak üzere 3 kategoriye ayrılmaktadır. Bu tasnifte serbest yol, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altında olan 150 kilometre uzunluğundaki TEM Otoyolu'dur. Diğer yollar belediye sorumluluğunda olup; birinci derece yollar, ikinci derece yollar, üçüncü derece yollar şeklinde kademelendirilmektedir. Şekil 3.1'de karayolu ağına ait harita yer almaktadır.



Şekil 3.1: Karayolu Ağının Bugünkü Durumu

Kaynak: İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı 2009 Sayfa 279

Karayolu toplu taşıma sistemi; İ.E.T.T. otobüsleri, özel halk otobüsler, servis araçları, minibüsler, dolmuş ve taksiler olarak sınıflandırılmaktadır. Türlerine göre karayolu toplu taşımacılığının dağılımı Tablo 3.2’de yer almaktadır.

Tablo 3.2: Karayolu Toplu Taşımacılık Türel Dağılımı

Ulaşım Türü	Araç Türü	Araç		Toplu Taşıma İçindeki Yeri	
		Adet	Oran (%)	Günlük Yolcu Sayısı	Oran (%)
Karayolu Toplu Taşıma (% 86)	İETT	2.585	4	1.727.000	23
	Özel Halk Otobüsü.	1.400	2	1.034.000	14
	İlçe, Belde, Köy	816	2	220.000	2
	Minibüs	7.000	10	1.850.000	26
	Dolmuş	590	1	129.700	1
	Taksi	18.000	27	844.000	12
	Servis	35.000	54	1.589.000	22
Toplam		65.891	100	7.393.700	100

Kaynak: İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı 2009 Sayfa 278

Karayolu ağının yoğunluğu, bölgedeki yapılaşma yoğunluğu açısından da bilgi vermektedir. Yapılaşma ne ölçüde çok olursa, yol ağı yoğunluğu da o ölçüde artmaktadır. Merkezi alanlarda, özellikle de Eminönü, Beyoğlu, Fatih ve Bağcılar bölgelerinde yol ağının diğer bölgelere göre çok daha yoğun olduğu görülmektedir. Merkeze yakın olmasına karşılık Eyüp ve Gaziosmanpaşa gibi ilçelerdeki yolağının kırsal alanlarla benzer nitelikte olduğu görülmektedir. İstanbul'un Avrupa ve Anadolu Yakaları arasındaki yoğunluk farkı ulaşım aksları üzerinde de etkisini göstermektedir. Anadolu Yakası'ndaki arterlerin yoğunluk değerleri en merkezi bölgelerde bile, Avrupa Yakası'nda görülen değerlere ulaşamamıştır. Şekil 3.2.'de ilçelere göre karayolu ağının yoğunluk açısından dağılımı verilmektedir.



Şekil 3.2: İlçelere Göre Karayolu Ağı

Kaynak: İBB Ent. Top. Taş. Mas Pln. Çal. Rap. Tas. Böl. 3. Sayfa 4

3.3 RAYLI ULAŞIM SİSTEMİ

Avrupa ve Anadolu yakalarında, Marmara kıyılarına paralel ilerleyen, hem şehir içi hem de şehirlerarası ve uluslar arası bağlantıların yapıldığı demiryolu ağı mevcuttur. Toplu taşımacılıkta da kullanılan bu güzergâhta Halkalı- Sirkeci ve Haydarpaşa- Gebze banliyö hatları çalışmaktadır. Kentin toplu taşıma ihtiyacını karşılayan 137,9 kilometre

uzunluğundaki raylı sistemler; metro (8,5 km), hafif metro (19,3 km), tramvay (32 km), fönüküler (1,2 km), nostaljik tramvay (4,2 km), banliyö treni (72 km) ve teleferik (0,7 km) olarak gruplandırılmaktadır. Halkalı-Çerkezköy demiryolu hattının İl sınırları içerisinde kalan 79 kilometrelik kısmı dikkate alındığında kentteki raylı sistem uzunluğu 216,9 kilometre olmaktadır.

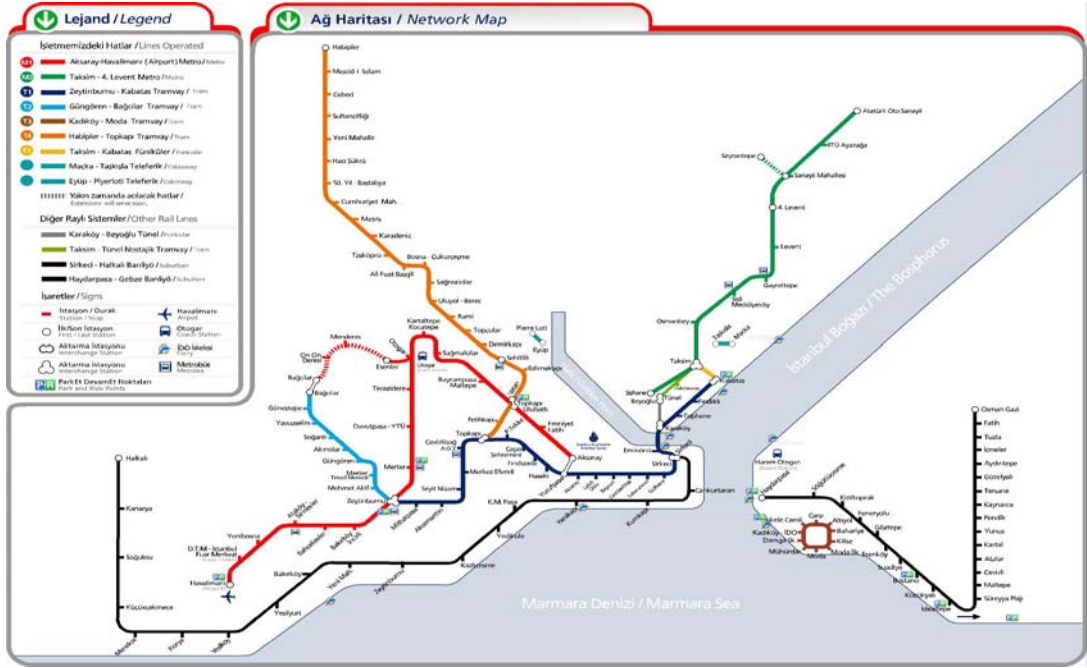
Tablo 3.3’de görüldüğü gibi raylı sistem taşımacılığında eşit bir dağılım söz konusudur. Raylı sistem içinde hafif metro yüzde 35’lik oranla ilk sırayı alırken, yüzde 34’lük oranla tramvay ikinci sırada gelmektedir. Banliyö taşımacılığı yüzde 15, metro taşımacılığı yüzde 14 ve tünel-nostaljik tramvay ise yüzde 2 ’lik oranlara sahiptir.

Tablo 3.3: Türlerine Göre Raylı Sistemlerin Dağılımı

Ulaşım Türü	Raylı Sistem Türü	Araç Sayısı	Günlük Yolcu Sayısı	Oran (%)	
				Raylı	Toplu
Raylı Sistemler (% 10)	TCDD (Banliyö)	62	125.000	15	1,5
	LRT (Hafif Metro)	60	290.000	35	3,5
	Tramvay	45	280.000	34	3,4
	Metro	32	120.000	14	1,4
	Tünel-Nostaljik tramvay	5	19.700	2	0,2
TOPLAM		204	834.700	100	10

Kaynak: İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı 2009 Sayfa 282

İstanbul’da toplam 138 km. uzunluğunda, iki metro (8.5 km), hafif metro (19,3 km), üç tramvay (32 km), iki fönüküler (1.2 km), iki nostaljik tramvay (4.2 km), iki banliyö treni (72km) ve iki teleferik (0.7 km) bulunur. Standart ölçü 1435 mm metronun tüm hatları, hafif metro ve tramvaylar için uygulanmaktadır. Şekil 3.3 mevcut demiryolu listesini, şekil 3.4 yapımı devam eden raylı sistem hatlarını göstermektedir. Ulaşım A.Ş. İstanbul raylı sistem (banliyö hatları hariç) hatlarının işletmecisi konumundadır.



Şekil 3.3: Mevcut Raylı Sistem hatları

Kaynak: <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/harita/RayliSistemler.jpg>



Şekil 3.4: Yapımı Devam Eden Raylı Sistem Hatları

Kaynak: İBB Ent. Top. Taş. Mas Pln. Çal. Rap. Tas. Böl. 4. Sayfa 1

3.4 DENİZYOLU ULAŞIM SİSTEMİ

Üç tarafı denizlerle çevrili İstanbul, toplu taşımacılıkta bu özelliği yeterince kullanamamaktadır. Şehir hatları ve İDO'ya bağlı çalışan deniz otobüsleri dışında denizler uluslar arası yük taşımacılığına hizmet vermektedir. Uluslararası ulaşımda önemli bir yere sahip olan deniz ulaşımı kent içi ulaşımında olması gereken düzeyde değildir. Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkeleri Akdeniz ve diğer denizlere bağlayan tek geçiş noktası olan İstanbul Boğazı yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmelere bağlı olarak sürekli artan bir gemi trafiğine sahne olmaktadır. Bu da beraberinde deniz kazalarını meydana getirmekte ve büyük tehlike yaratmaktadır. Bu nedenle geçiş güvenliği sağlamak gerekliliği ortaya çıkmış ve çeşitli tedbirler alınmıştır (Kılavuz alınmadan boğaza giriş izni verilmemesi vb.). Tablo 3.4'de denizyolu taşımacılığın türlerine göre dağılımı yer almaktadır.

Tablo 3.4: Türlerine Göre Denizyolu Ulaşımı Dağılımı

Ulaşım Türü	Araç Türü	Araç Sayısı (Adet)	Günlük Yolcu Sayısı (Kişi)	Oran (%) Deniz Ulaşımı İçinde
Deniz Yolu	Şehir Hatları (İDO)	52	230.000	61
	Deniz Oto. (İDO)	26	30.000	8
	Deniz Motorları	236	120.000	31
	Toplam	314	380.000	100

Kaynak: İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı 2009 Sayfa 286

İstanbul'da denizyolu taşımacılığının payı, kent içi yolcu taşımacılığı açısından gittikçe azalmaktadır. 2004 yılı için kente giriş yapan yolcu trafiği içinde denizyolu taşımasının payı yüzde 9 civarındadır. Kent içi yolcu taşımacılığındaki payı ise yaklaşık yüzde 3'tür. Denizyolu taşıma sisteminde, şehir hatları vapurları, deniz otobüsleri ve deniz motorlarıyla günde ortalama 325 bin yolcu, 25 bin araç taşınmaktadır (<http://www.ido.com.tr>). Şehir hatlarının bu rakam içindeki payı ise yüzde 63 civarındadır. Şehirlerarası ilişkilerde olduğu gibi kent içi ulaşımının önemli bir parçasını oluşturan deniz ulaşımı çerçevesinde alt ayrımlar mevcuttur. Bu sektörde, şehir hatları vapurları (İDO), deniz otobüsleri (İDO) ve dolmuş motorlar çalışmaktadır. Şekil 3.5'de İstanbul deniz toplu taşımacılığında kullanılan hatlar gösterilmektedir.



Şekil 3.5: Kent İçi Deniz Toplu Taşıma Hatları
Kaynak: İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı 2009 Sayfa 285

4. KAMULAŞTIRMA

4.1 KAMULAŞTIRMANIN TANIMI, AMACI, ŞARTLARI

Kamulaştırma; kamu hizmetlerinin devamlılığı ve sağlıklı gelişimi için kamu kuruluŐlarının özel mülkiyet içinde bulunan taşınmazların maliklerinin rızası aranmaksızın kamu malları arasında yer almasını sağlayan idari bir iŐlemdir.

Kamulaştırma; neredeyse tüm idari işlemlerde olduğu gibi kamu yararı amacıyla ile yapılır. Bu nedenle kamulaştırmanın asli amacı kamu yararıdır. Kamu yararı kavramı geniŐ algılanmalıdır.

Kamulaştırma; zel mülkiyete konu taşınmazlar üzerinde yapılabilir. Kamu malları üzerinde kamulaştırma yapılması mümkün değildir. 2942 sayılı Kamulaştırma Kanununun 30. maddesinin açık hükmü uyarınca kamu tüzelkiŐilerinin ve kurumlarının sahip oldukları taşınmaz mal, kaynak veya irtifak hakları diğer bir kamu tüzelkiŐisi veya kurumu tarafından kamulaştırılmaz. Taşınmaz mala; kaynak veya irtifak hakkına ihtiyaı olan idare, ödeyeceği bedeli de belirterek mal sahibi idareye yazılı olarak başvurur. Anayasa madde 46 ve 2942 Sayılı Kamulaştırma Yasasına göre devlet ve kamu tüzel kiŐileri kamulaştırma yetkisini kullanabilir.

4.2 KAMULAŞTIRMANIN İDARİ AŞAMALARI

4.2.1 Bedel İçin denek Temin Edilmesi ve Kamu Yararı Kararı Alınması

Beş yıllık imar programları sınırları içinde kalan alanlardaki kamu hizmet tesislerine tahsis edilmiş olan yerleri ilgili kamu kuruluşları, bu program süresi içinde kamulaŐtırmaları. Bu amaçla gerekli denek, ‘kamu kuruluŐlarının yıllık btlerine konular’ denilerek 5 yıllık imar planına uygun olarak kamu tüzel kiŐileri kendi görev alanına giren konularda kamulaştırma yapabilmek için yıllık btlerinden denek ayırmak zorundadırlar. 2942 Sayılı Kamulaştırma Yasasının 3. maddesinin ek fıkrasında da ‘İdarelerce yeterli denek temin edilmeden kamulaştırma iŐlemlerine baŐlanılamaz’ diyerek açıkça belirtilmiştir. Kamu tüzel kişilerinin yıllık btlerinin hazırlanması ve btlerinden kamulaştırma için denek ayrılması kendi kanunlarında ya da yönetmeliklerinde hususi olarak düzenlenir.

Kamulaştırma ancak kamu yararı amacıyla yapılabilir. Bu nedenle kamu yararı kararının ilgili kanunda gösterilen yetkili merciler tarafından alınarak kamulaştırma işleminin diğer idari safhalarına geçilebilir. 2942 Sayılı Kamulaştırma Kanununun 5 maddesinde Kamu yararı kararı verecek merciler açıkça gösterilmiştir. Buna göre kamulaştırmada kamu yararı kararı;

a) Kamu idareleri ve kamu tüzelkişileri;

1. 3 üncü maddenin ikinci fıkrasında sayılan amaçlarla yapılacak kamulaştırmalarda ilgili bakanlık,

2. Köy yararına kamulaştırmalarda köy ihtiyar kurulu,

3. Belediye yararına kamulaştırmalarda belediye encümeni,

4. İl özel idaresi yararına kamulaştırmalarda il daimi encümeni,

5. Devlet yararına kamulaştırmalarda il idare kurulu,

6. Yükseköğretim Kurulu yararına kamulaştırmalarda Yükseköğretim Kurulu,

7. Üniversite, Türkiye Radyo - Televizyon Kurumu, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih

Yüksek Kurumu yararına kamulaştırmalarda yönetim kurulları,

8. Aynı ilçe sınırları içinde birden çok köy ve belediye yararına kamulaştırmalarda ilçe idare kurulu,

9. Bir il sınırları içindeki birden çok ilçeye bağlı köyler ve belediyeler yararına kamulaştırmalarda il idare kurulu,

10. Ayrı illere bağlı birden çok kamu tüzelkişileri yararına kamulaştırmalarda Bakanlar Kurulu,

11. Birden çok il sınırları içindeki Devlet yararına kamulaştırmalarda Bakanlar Kurulu.

b) Kamu kurumları yararına kamulaştırmalarda yönetim kurulu veya idare meclisi, bunların olmaması halinde yetkili idare organları,

c) Gerçek kişiler yararına kamulaştırmalarda bu kişilerin, özel hukuk tüzelkişileri yararına kamulaştırmalarda ise; yönetim kurulları veya idare meclislerinin, yoksa yetkili yönetim organlarının başvuruları üzerine gördükleri hizmet bakımından denetimine bağlı oldukları köy, belediye, özel idare veya bakanlık alır.

Onay mercisi ise aynı kanunun 6. maddesi uyarınca;

a) Köy ihtiyar kurulları ve belediye encümenleri kararları, ilçelerde kaymakamın, il merkezlerinde valinin,

- b) İlçe idare kurulları, il daimi encümenleri ve il idare kurulları kararları, valinin,
- c) Üniversite yönetim kurulu kararları, rektörün,
- d) Yükseköğretim Kurulu kararları, Kurul başkanının,
- e) Türkiye Radyo - Televizyon Kurumu yönetim kurulu kararları, genel müdürün,
- f) Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yönetim Kurulu kararları, Yüksek Kurum Başkanının,
- g) Kamu kurumları yönetim kurulu veya idare meclisleri veya yetkili idare organları kararları, denetimine bağlı oldukları bakanın,
- h) Gerçek kişiler veya özel hukuk tüzelkişileri yararına; köy, belediye veya özel idarece verilen kararlar, valinin, onayı ile tamamlanır. Bakanlıklar veya Bakanlar Kurulu tarafından verilen kamu yararı kararlarının ayrıca onaylanması gerekmez.

4.2.2 Taşınmazın Belirlenmesi, Kamulaştırma Kararı Alınması ve İdari Şerh

Kamu yararı kararı alındıktan sonra kamulaştırılacak taşınmazla ilgili olarak bilgi ve belgeler toplanır. Kamulaştırmayı yapacak idare, kamulaştırma taşınmaz malların veya kaynakların sınırını, yüzölçümünü ve cinsini gösterir ölçekli planını yapar veya yaptırır.

İdare kamulaştırma kararı verdikten sonra kamulaştırmanın tapu siciline şerh verilmesini kamulaştırmaya konu taşınmaz malın kayıtlı bulunduğu tapu idaresine bildirir. Bildirim tarihinden itibaren malik değiştiği takdirde, mülkiyette veya mülkiyetten gayri aynı haklarda meydana gelecek değişiklikleri tapu idaresi kamulaştırmayı yapan idareye bildirmek zorundadır. Şerh tarihinden itibaren iki yıl içerisinde tebligata başlanılmamış ise bu şerh sicilden silinir.

4.2.3 Kamulaştırma Bedelinin Belirlenmesi ve Satın Alma Usulünün

Uygulanması

Kamulaştırma kararının alınmasından sonra kamulaştırmayı yapacak idare, bu Kanunun 11 inci maddesindeki esaslara göre ve konuyla ilgili uzman kişi, kurum veya kuruluşlardan da rapor alarak, gerektiğinde Sanayi ve Ticaret Odalarından ve mahalli emlak alım satım bürolarından alacağı bilgilerden de faydalanarak taşınmaz malın tahmini bedelini tespit etmek üzere kendi bünyesi içinden en az üç kişiden teşekkül eden bir veya birden fazla kıymet takdir komisyonunu görevlendirir. Komisyon

kamulaştırılacak taşınmaz için malike verilebilecek en yüksek kamulaştırma bedelini belirler.

İdare, tahmin edilen bedel üzerinden pazarlıkla satın alma ve trampa işlemlerini yürütmek ve sonuçlandırmak üzere kendi bünyesi içinden en az üç kişiden teşekkül eden bir veya birden fazla uzlaşma komisyonunu görevlendirir. İdare, kıymet takdir komisyonunca tespit edilen tahmini bedeli belirtmeksizin, kamulaştırılması kararlaştırılan taşınmaz mal, kaynak veya bunların üzerindeki irtifak haklarının bedelinin peşin veya taksitle ödenmesi suretiyle ve pazarlıkla satın almak veya idareye ait bir başka taşınmaz malla trampa yoluyla devralmak istediğini resmi taahhütlü bir yazıyla malike bildirir. Malik ile bu yazının tebliğ tarihinden itibaren on beş gün içinde, komisyonca tayin edilen tarihte pazarlık görüşmeleri yapılır, tespit edilen tahmini değeri geçmemek üzere bedelde anlaşmaya varılması halinde, yapılan bu anlaşmaya ilişkin bir tutanak düzenlenir ve anlaşma konusu taşınmaz malın tüm hukuki ve fiili vasıfları ile kamulaştırma bedelini içeren tutanak malik ve komisyon üyeleri tarafından imzalanır. İdarece, anlaşma tutanağının tanzim tarihinden itibaren en geç kırk beş gün içinde, tutanakta belirtilen bedel ödenmeye hazır hale getirilerek, bu durum malike yazıyla bildirilerek tapuda belirtilen günde idare adına tapuda ferağ vermesi istenilir. Malik veya yetkili temsilcisi tarafından idare adına tapuda ferağ verilmesi halinde, kamulaştırma bedeli kendilerine ödenir.

4.3 KAMULAŞTIRMANIN ADLİ AŞAMALARI

4.3.1 Kamulaştırma Nedeniyle Açılacak Davalar, Kamulaştırma Bedelinin Tespiti ve Tescil Davaları

Kamulaştırmaya konu taşınmaz malın maliki tarafından tebligat tarihinden itibaren otuz gün içinde, kamulaştırma işlemine karşı idari yargıda iptal, maddi hatalara karşı da adli yargıda düzeltim davası açılabilir. İdare ise satın alma usulü ile pazarlıkla anlaşamadığı kamulaştırılması istenen taşınmazın malikine karşı adli yargıda kamulaştırma bedelinin tespiti ve tescil davası açmakla yükümlüdür. Kamulaştırma işlemine karşı hak sahipleri tarafından idari yargıda iptal davası açılması ve idari yargı mahkemelerince de yürütmenin durdurulması kararı verilmesi halinde mahkemece, idari yargıda açılan dava bekletici mesele kabul edilerek bunun sonucuna göre işlem yapılır.

Kamulaştırmanın Kamulaştırma Kanununun 8. maddesine göre satın alma usulü ile yapılamaması durumunda İdare, kamulaştırma bedelinin tespiti ve idare adına tescili için adli yargıya başvurur.İdare, topladığı bilgi ve belgeler ile daha önce yapmış olduğu bedel tespitini de eklediği bir dilekçe ile asliye hukuk mahkemesine bedel tespiti ve idare adına tescili için talepte bulunur.Mahkeme, başvurudan itibaren en geç 30 gün içinde duruşma günü belirler.İdarenin verdiği bilgi ve belgelerin birer örneğini de ekleyerek taşınmaz mal sahibine tebligatta bulunur. Mahkeme önce tarafları bedel konusunda anlaşma yoluna davet eder.

Mahkeme anlaşma olmaması halinde, bedel tespiti istenen kamulaştırılacak gayrimenkulün Kamulaştırma Kanunu hükümleri uyarınca belirleyeceği bilirkişice, kamulaştırılacak taşınmaz mal veya kaynağın bulunduğu yere mahkeme heyeti ile birlikte giderek, hazır bulunan ilgilileri de dinledikten sonra taşınmaz mal veya kaynağın; cins ve nevini, yüzölçümünü, kıymetini etkileyebilecek bütün nitelik ve unsurlarını ve her unsurun ayrı ayrı değerini, varsa vergi beyanını, kamulaştırma tarihindeki resmi makamlarca yapılmış kıymet takdirlerini,

Arazilerde, taşınmaz mal veya kaynağın kamulaştırma tarihindeki mevkii ve şartlarına göre ve olduğu gibi kullanılması halinde getireceği net gelirini.

Arsalarda, kamulaştırılma gününden önceki özel amacı olmayan emsal satışlara göre satış değerini,

Yapılarda, resmi birim fiyatları ve yapı maliyet hesaplarını ve yıpranma payını, bedelin tespitinde etkili olacak diğer objektif ölçüleri esas tutarak düzenleyecekleri raporda bütün bu unsurların cevaplarını ayrı ayrı belirtmek suretiyle ve ilgililerin beyanını da dikkate alarak gerekçeli bir değerlendirme raporuna dayalı olarak taşınmaz malın değerini tespit ederler. Bedelin yatırıldığına dair makbuzun getirilmesi ile taşınmazın idare adına tesciline ve bedelin mal sahibine ödenmesine karar verilir.

4.3.2 Bilirkişi İncelemesi ve Kamulaştırmaz El Atma Davaları

Mahkemeler, gelen davaların sadece hukuk bilgilerine dayanarak çözmesi bazı durumlarda mümkün olmayıp, hukuk kurallarını uygulayabilmesi için teknik bilgilere

ihtiyaç duymaktadırlar. Böyle durumlarda uzmanlık alanlarında özel ve teknik bilgi sahibi kişilerin bilgilerinden yararlanılması gerekmektedir. Her branşta uzman kişilerin bilgilerine başvurmak uzlaşmanın daha kısa sürede sonuçlanmasıdır. Bilirkişi, hakimın özel ve teknik bilgisinin yeterli olmaması halinde uzmanlık alanındaki bilgi ve görüşüne başvurulmuş üçüncü kişilerdir.

“Ayrıca Kamulaştırma Kanunu’nda da bilirkişilik müessesesi ayrıntılı olarak düzenlenmiş olup, hakim kamulaştırılacak taşınmaz malın kamulaştırma bedelini belirlerken, bilirkişi kurulunun rapor veya raporlarından yararlanması gerekmektedir.” (HAYTA M.A, 2007)

İdareler, diğer bir deyimle kamu kuruluşları amme hizmetine tahsis edilecek veya bu hizmetlerde kullanılacak taşınmaz mallara kamulaştırma yoluyla sahip olurlar. Ancak; idareden kamulaştırma yapmaksızın hakiki ve hükmi şahısların mallarını bir amme hizmetine tahsis edebilirler veya el koyabilirler. Örneğin, Kamulaştırma yapmaksızın kişilerin arazisinden veya arsasından yol geçirebilirler. İşte bu durumda kamulaştırmaksız el atma söz konusudur. O halde kamulaştırmaksız el atmadan söz edebilmek için, İdare özel ve tüzel kişilerin taşınmaz mallarına kamulaştırma yapmaksızın el koyacak veya üzerine tesis yapacak veya bir amme hizmetine tahsis edecektir. Geçici olarak el koyma kamulaştırmaksız el atma kavramına girmez. El koyma sahiplenme biçiminde ise kamulaştırmaksız el koyma vardır, diyebiliriz. El koyma kamu kuruluşları tarafından diğer bir deyimle kamulaştırma yetkisi olan kuruluşlarca yapılmış olmalıdır.

4.3.3. Mal Sahibinin Geri Alma Hakkı ve Kamulaştırmanın Sonuçları

Kamulaştırma yapıldıktan sonra, kamu yararının ortandan kalkması veya kamu hizmetini başka türlü yerine getirmesi durumunda, idare tek taraflı veya karşılıklı anlaşarak vazgeçebilir. Kamulaştırmadan vazgeçme, kararı veren ve onaylayan birlikte karar vermesi gerekmektedir. İdare kamulaştırmanın idari ve adli her safhasında tek taraflı vazgeçebilir. Kamulaştırılacak taşınmazın amacına veya kamu yararına yönelik ihtiyaç duyulmaması halinde idare vazgeçebilir. Bu durum mal sahibine bildirilir. Mal sahibi kamulaştırma bedelini üç ay içinde geri vermek kaydıyla taşınmazını geri alabilir.

Başka bir idare, kamu hizmeti amacıyla taşınmaza kamulaştırma yoluyla talepte bulunmasında, kamulaştırmadan vazgeçildiğini mal sahibine bildirmez. Böyle durumlarda kamu kurumları arasında mal devri uygulanır.

Kamulaştırma, kamu gücünün kullanıldığı yöntemlerden olup idari ve uygulayıcı bir karardır. Mülkiyetin idareye geçmesi ya satın alma usulü veya mahkemece tescil kararı ile olur. Satın alma usulünde mal sahibinin tapu dairesinde ferağ vermesi ile idareye geçer. Mahkeme tarafından kamulaştırma bedelinin tespiti ve tescil kararının verildiği tarihte taşınmaz mal idareye geçer.

4.4 KAMULAŞTIRMA TÜRLERİ

4.4.1 Kısmen Kamulaştırma

Kamulaştırmanın amacına göre yeterli olması halinde taşınmazın tamamı değil de bir kısmında kamulaştırma yapılabilir. Kısmen kamulaştırma yapılan taşınmazın kamulaştırma yapılmayan kısmında, kamulaştırmadan dolayı değerinde bir değişiklik yoksa kamulaştırılan alana düşen bedeldir. Kısmen kamulaştırma dışında kalan kısmında değerinde azalma varsa, değerdeki azalma miktarı tespit edilerek kamulaştırma bedeline eklenir. Kısmen kamulaştırma dışında kalan kısımda değerinde artış varsa, değerdeki artış miktarı tespit edilerek kamulaştırma bedelinden düşülür.

Bedel düşülmesi kamulaştırma bedelinin yarısından çok olamaz. Bedeldeki artma veya azalma bedel takdiri suretiyle olur. Kamulaştırmadan sonra kalan kısım imar açısından kullanmaya uygunsa kesilen bina, su, elektrik, kanalizasyon vb. tesislerden mal sahibinin kullanabileceği gibi duruma getirmek için harcanacak bedel tespit edilip kamulaştırma bedeline eklenir.

Kısmen kamulaştırılan taşınmaz geriye kalan kısım kullanmaya elverişli değil ise, dava açılmaması halinde mal sahibi en geç kamulaştırma kararı tebliğinden 30 gün içinde yazılı başvurusu ile geriye kalan kısmında kamulaştırılması zorunludur.

4.4.2 Acele Kamulaştırma

3634 sayılı Milli Müdafaa Mükellefiyeti Kanunu'nun uygulanmasında yurt savunması ihtiyacına veya Bakanlar Kurulunca karar alınacak hallerde veya olağanüstü durumlarda

kamulaştırılacak olan taşınmazın kıymet takdiri dışındaki işlemler sonra tamamlanmak üzere, idarenin isteğiyle mahkemece yedi gün içinde seçilecek bilirkişilerce tespit edilen değer, mal sahibinin adına yatırılarak taşınmaza el konulur. Kamulaştırmada yatırılacak miktar, ödenecek ilk taksit bedelidir.

4.4.3 Trampa Yoluyla Kamulaştırma

Kamulaştırılacak taşınmazın mal sahibinin kabul etmesi halinde, kamulaştırma bedeli yerine idarenin sahip olduğu taşınmaz mallardan verilebilir. İdarenin vereceği taşınmaz mal imar açısından kamu hizmetine tahsis edilmemiş olması gerekir. Kamulaştırma bedelinin tamamını veya bir kısmını karşılayabilir gerisini nakit olarak ödeyebilir.

Verilecek taşınmazın değeri idarenin kuracağı bir komisyon tespit eder. Taşınmazlar arasındaki fark nakit olarak karşılanır. “*Ancak idarenin vereceği taşınmaz malın değeri, kamulaştırma bedelinin yüzde yüz yirmisini aşamaz*”. (2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu)

4.4.4 Kamu Kurumları Arasında Taşınmaz Mal Devri

Kamu tüzel kişilerinin ve kurumlarının taşınmaz malları diğer bir kamu tüzel kişisi veya kurumu tarafından kamulaştırılmaz.

İdare taşınmaz malın bedelini tespit eder. Mal sahibi idareye ödeyeceği bedeli belirterek yazılı başvurur. Mal sahibi idare kabul etmez veya altmış gün içinde cevap vermezse Danıştay ilgili dairesine başvurulur. Taraflar bedelde anlaşamazsa, Danıştay karar tarihinden veya anlaşma tarihinden itibaren otuz gün içinde mahkemeye başvurup bedel tespitini ister. Mahkeme bedeli tespit eder, mal sahibi idarenin adına belirtilen bankaya yatırılır. Alıcının adına tescil kararı alınır. Bu suretle alınan taşınmaz kamulaştırma ile alınmış sayılır ve devir amacı dışında kullanılamaz. Aksi takdirde devreden idare geri alabilir ve tapu kütüğüne şerh düşülür.

5. KAMULAŞTIRMA BEDELİNİN TESPİTİNDE ÖNGÖRÜLEN ESASLAR

5.1 GENEL ESASLAR

Bedel tespitinde bilirkişiler ve kıymet takdir komisyonu üyeleri bu esasları dikkate alarak tespit yaptıkları takdirde, gerçek anlamda bedel tespiti yapılmış olur. Kamulaştırılacak taşınmazlar için esas alınacak unsurlar,

Taşınmazın cins ve nevi;

Kamulaştırılacak taşınmazın bedel tespitinde arsa mı, arazi mi, bağımsız bölüm mü, arazi ise tarla mı, bahçe mi; yapı varsa binanın ahşap mı, karkas mı olduğu, ev, işyeri mi olduğu çok önemlidir.

Yüz ölçümü;

Kamulaştırma yapacak idare taşınmazın sınırını, yüz ölçümünü ve cinsini gösterir ölçekli kadastral paftasını temin etmek zorundadır. Kamulaştırılacak alanın tespitinde bu belge esas alınacaktır. Yüz ölçüm bedel tespitinde doğrudan etkili unsurdur.

Taşınmazın kıymetini etkileyebilecek nitelik ve unsurlar;

Kamulaştırma bedelinin tespitinde, kıymetini etkileyen her nitelik ve unsurlar ayrı ayrı hesaplanır. Taşınmazın değerini etkileyen olumlu veya olumsuz her unsur açık ve gerekçeli olarak ayrı ayrı belirtilmelidir. Taşınmazın değerini etkileyen unsurlar çoktur. Taşınmazın merkezlere ve ulaşım sistemlerine mesafesi, toprak yapısı, denize, turistik ve ticari bölgelere mesafesi, verimi, eğimi vb. unsurlar olumlu veya olumsuz etkilemektedir. Bu unsurlar ayrı ayrı değere etkisi incelenmeli. Kamu yararı için konulan bir takım kısıtlamalar bedelin tespitinde olumsuz bir etki yaratmaz.

Vergi beyanı;

Taşınmazın değerinin tespitinde bir takım ölçütler vergi değeri, emsal alım-satım vb. değerlerden faydalanılabilir. Kamulaştırma bedelinde başlıca bir unsur değil de diğer unsurlarla birlikte değerlendirilir.

Kamulaştırma tarihindeki resmi makamlarca yapılan kıymet takdirleri;

Kamulaştırılacak malın bedel tespitinde resmi makamlarca yapılmış kıymet takdirleri de değerlendirilmede esas alınır. Daha önce yapılmış kıymet takdirlerince yapılan bedel tespitlerinin niteliklerine bakılarak kamulaştırılacak taşınmazla yakın olan kriterler değerlendirilir. Arazilerde; taşınmaz mal veya kaynağın kamulaştırma tarihindeki mevkii ve şartlara göre olduğu gibi; kullanılması halinde getireceği net gelirinin hesaplanması gerekir. Arazide tarımsal geliri, kaynak vb. durumları değerlendirilir. Arsalarda; kamulaştırma gününden önceki özel amaçlı olmayan emsal satışlara göre değerleri dikkate alınır. Belediyelerin tespit ettiği semt ve sokaklara göre emlak vergisine esas teşkil eden metre kare birim fiyatları değerlendirmede esas alınabilir. Yapılarda; resmi birim fiyatlarda ve yapı maliyet hesaplarından yıpranma payı düşülüp değerlendirme yapılır.

Son olarak bedel tespitinde etkili olacak diğer objektif ölçütler;

Yukarıda öngörülen unsurlar arasında olmayıp fakat bedeli etkileyecek diğer unsurlar belirtilmelidir. Bedel tespitinde taşınmazın yola, ticari ve yerleşim merkezlerine yakınlığı, imarlı alanlara yakınlığı, bağımsız bölümlerde değeri etkileyecek ekstra ilave bulunması bedel tespitinde etkili olacak unsurlardır.

5.2 ARAZİLERİN BEDELİNİN TESPİTİ

Taşınmazın mevkii ve şartlarına göre, kullanılması halinde getireceği net gelir, diğer unsurlarla birlikte değerlendirme yapılarak bedel tespiti yapılır. Taşınmazın kamulaştırma tarihi itibariyle mevki ve şartları ele alınır, kamulaştırmadan sonraki değişiklikler dikkate alınmaz. Taşınmazın bulunduğu konum itibariyle yerleşim ve ticari merkezlerine mesafesi, ulaşım olanakları dikkate alınır. Arazinin sulu veya kuru olması ve yetiştirildiği ürünler önemli etkenlerdir.

Taşınmazın mevkii ve şartlarına bedele etkisi açısından dikkatlice değerlendirilmelidir. Taşınmazın sulu veya kuru olması önemli etkenidir. Ne şekilde sulandığı içindeki kaynaktan, artezyen kuyusundan, kanallarla suyun getirilmesi gibi ne suretle yapıldığı

belirlenir. Sulama ile ilgili masraflar yapılıyorsa üretim giderlerinden düşülür. Taşınmaz malın kamulaştırma tarihindeki mevcut durumu esas alınması gerekir. Mevcut kullanım şekli haricinde ileriye yönelik farklı kullanım şekilleri varsayıp bedel tespit etmek yanlıştır. Örneğin kamulaştırma tarihinde çayır olarak kullanılan yerin başka ürünler ekileceği veya ticari amaçlı kullanılması düşünülüp değer tespiti yapmak mümkün değildir.

Gelir hesabına göre değer biçilirken, çeşitli kurumlardan o arazi için alınabilecek verim miktarları istenir. Kilogram başına satış fiyatları alınması suretiyle üretim masrafları düşülerek gelir hesabı yapılması gerekir. Bölgede yetişen ürüne ilişkin büyük ölçekli alım yapan işletmelerden yukarıda belirtilen veriler istenir ve karşılaştırmalar yapılır. Arazinin olduğu gibi kullanılmasında getireceği net gelir, ve diğer unsurlarla değerinin tespiti yapılırken, tarıma elverişli olmayan bir taşınmazın yapılacak yatırımlarla birlikte elverişli hale getirilmesi ve ekilecek ürünlerden değer tespiti mümkün değildir. Mevcut haliyle nasıl kullanılabilecekse o şekliyle değer tespit edilir.

Taşınmaz tarımsal amaçlı olarak kullanılıyorsa, taş veya kum ocağı olarak kullanılıyorsa bunun geliri esas alınarak bedel tespiti yapılır. Taşınmazda çalışır durumda gelir getiren yapı varsa getireceği gelir durumuna göre tespit yapılır. Üzerinde yapı bulunan taşınmazın yetiştiriciliği yapılan ürün esas alınarak değer biçilir, yapının ise bayındırlık birim fiyatlarına göre maliyet hesapları dikkate alınarak yıpranma payı düşülerek, zemin değeri ile toplanarak bedeli bulunur. Taşınmazın üzerinde fabrika, petrol istasyonu olması halinde teker teker değerleri hesaplanıp zemin bedeline eklenir.

Taşınmazın üzerinde meyveli veya meyvesiz ağaç bulunması halinde önce zemin bedeli yetiştiriciliği yapılan ürünlere göre tespiti yapılır. Sonra ağaçların yaş, cins ve nitelikleri dikkate alınarak yaklaşık değerleri tespit edilir ve zemin bedeline eklemek suretiyle kamulaştırma bedeli bulunur. Zeytinlik bir taşınmazın önce zemine, sonra zeytin ağaçlarına değer biçilmesi doğru değildir. Fakat meyvesiz ağaçlar varsa zeytinlik üzerinde hesaplanan değere ilave yapılır.

5.3 ARSALARIN BEDELİNİN TESPİTİ

Arsaların değerinin tespiti diğer bedel tespit unsurları dikkate alındığı gibi kamulaştırma gününden önceki emsal satışları da esas alınması gerekir.

Arsa niteliğindeki taşınmazlara emsal satışlar esas alınmak kaydıyla değer biçmek gerekir. Emsal satışları dışında gelir esasına dayanan veya başka esaslarla değer biçmek yanlıştır. Bilirkişiler emsal satışlarına bakıp ona göre değerlendirme yapmalıdır. Emsal satış değerleri mahkeme tarafından tapu sicil müdürlüklerinden istenebilir. Taşınmazın kadastral parsel mi, imar parseli mi olduğu iyi tespit yapıp ona göre değerlendirilmelidir. Kamulaştırılacak taşınmaz kadastral parsel, emsal imar uygulaması sonucu oluşan imar parseli olursa farklılık olduğundan değerlendirmek yanlış olur. İmar uygulaması yapılırken kesilen düzenleme ortaklık payı (dop) kadar kadastral parselden de düşmek gerekir. Bu şekilde aynı nitelik ve özelliklere sahip olduğundan değerlendirmeye alınabilir.

İlgili belediyesinden emlak vergisine esas metre kare birim fiyatlarının istenmesi gerekir. Bu birim fiyatlar gerçek değerlerini yansıtmaya bilirler fakat bilir kişiler gerçek değere yaklaşımda etkili unsurdur. Emsal satışın tapu sicil müdürlüğünde resmen yapılmış olması gerekir. Emsal taşınmaza ait satışlar kamulaştırma tarihinden önce yapılmış bir satış işlemi olmalıdır. Aksı takdirde emsal satış değerini yükseltmek için satışlar yapılabilmektedir. Kamulaştırılan taşınmazın gerçek değerinin bulunması gerektiğinden emsal taşınmaza ilişkin satış işleminin özel amaçlı olmaması gerekir. Bazı durumlarda ihtiyacın önemine göre yüksek bedelle satışlar yapılmakta ve gerçek değeri yansıtmamaktadır. Emsal taşınmazın kamulaştırılacak taşınmaz ile aynı nitelik ve özellikleri taşıması gerekir. Taşınmazların konularının birbirine yakın olması veya yüz ölçümleri yakın olması aynı nitelik ve özelliklerden bahsedilebilir. Şehrin merkezine yakın ile daha kırsal bölgede kalan taşınmazlar aynı kategoride değerlendirilemezler. Aynı şekilde 200 m2 yüz ölçümlü taşınmazla, 5000 m2 yüz ölçümlü taşınmaz emsale uygun olmaz. Her zaman emsal satışlar bulmak mümkün olmayabilir, bu durumlarda taşınmaza en yakın nitelik ve özellikteki örnek alınabilir. Böyle durumlarda her iki taşınmazın eksik ve üstün yönleri bir bir belirtilmelidir. Herhangi bir kurum veya icra yoluyla yapılan satışlar herkesin katıldığı serbest satış olduğundan emsal alınabilir.

Kamulaştırma için yapılan kıymet takdir komisyonu tarafından tespit edilen veya anlaşmazlık sonucu mahkeme tarafından yapılan bedel tespitleri emsal olarak değerlendirilemez. Emlak vergisinde indirim gitmek için yapılan anlaşmalı satışlarda emsal olarak alınmaması gerekir.

5.4 YAPILARIN BEDELİNİN TESPİTİ

Yapıların değerini tespit ederken resmi birim fiyatlar ve yapı maliyet hesaplarıyla yıpranma payları dikkate alınarak hesaplanır. Yapının bütünleyici parçaları, eklentiler ve ortak kullanım alanlarını bütün düşünüp değerini tespit etmek gerekir. Yapının kömürlüğü, otoparkı ve bahçesindeki kamelya gibi eklentileri içinde değerlendirilmelidir. Yapının yüz ölçümü, niteliği, cinsi, sınıfı ve kullanım şekli gibi unsurlar gözlem ve tespiti yapılmalıdır. Yapının değerlendirme tarihindeki resmi birim fiyatları ve yapı maliyet hesaplamaları Bayındırlık ve İskan Bakanlığının fiyatları esas alınır. Bayındırlık ve İskan Bakanlığının yayınladığı birim fiyatlar kamulaştırma tarihiyle farklı olması halinde güncelleştirme yapılır. Kamulaştırılan yapının maliyetinin hesaplanması yapının bedelini yansıtmaz. Yapının kullanımı nedeniyle yıpranmadan dolayı değerinde azalma olur. Yapının yıpranma payı hesaplanırken yaşı ve kullanım şeklinin resmi verilerle değerlendirilmelidir. Yapı enkazı kamulaştırmayı yapan idareye ait olur. Enkaz yapı malikine bırakılması durumunda yapı bedelinden düşülmelidir. Bu durumda yapının yıkım bedeli ve enkazın nakili için ayrıca bedel ödenir.

Özel nitelikli yapıların fabrika, petrol istasyonu gibi yapıların normal yapılardan (ev, dükkan vb.) farklı olduğu bellidir. Bu tür yapıların içindeki makine ve tesisatlar ile yapı maliyeti birlikte değerlendirilmelidir. Bu tür yapıların kamulaştırma bedeli tespitinde önce yapı değeri hesaplanır. Sonra içindeki makine ve tesisatların malikinin götürmesi durumunda ayrıca bedel tespiti yapılmaz. Fakat başka yerde kullanılması durumunda sökülmesi, taşınması ve montajı için gerekli bedeller tespit edilerek yapı maliyetine eklenir. Sökülmesi ve montajı mümkün olmayan makine ve tesisatların bedeli hesaplanıp yapı bedeline eklenir.

Bağımsız bölümlerin bedelinin tespiti öncelikle yapının bulunduğu arsanın değeri belirlenir. Ana yapının değeri yukarıda açıklanan yöntemlerle tespiti yapılır. Arsa değeri

ile yapı değeri bütün olduğundan, arsa payları oranında bağımsız bölümlere düşen miktar hesaplanarak yapı değerine eklenerek kamulaştırma bedeli bulunur.

Yapı bedelinin tespitinde yapılacak hesaplar açık ve gerekçeli olmalıdır. Resmi birim fiyatlar yanında yapı maliyet hesabında açıkça yer alması yapının yaşı, kullanım şekline göre yıpranma oranı ve bu oranla yapı maliyet değerinden düşürülerek hesaplanır.

5.5 İRTİFAK HAKKI BEDELİNİN TESPİTİ

Amacına göre kamulaştırma yerine taşınmaz üzerine irtifak hakkı kurulabilir. Kamulaştırma yoluyla irtifak hakkı tesisinde taşınmazda meydana gelecek değer düşüklüğünün gerekçeleriyle belirtilmesi gerekir. Bu değer düşüklüğü kamulaştırma bedelidir. İrtifak hakkı bedelin tespitinde, taşınmazın bütünü itibarıyla değeri tespit edilecek değer kayıp oranına göre yapılacak hesaplama ile belirlenecektir. İrtifak kamulaştırma bedeli tespitinde sadece irtifak hakkını kapsayan kısmını kapsayan kısmının değerlendirilmesi yanlıştır, bütününde düşünmek gerekir. İrtifak hakkı kamulaştırma bedeli taşınmazın önceki değeri ile sonraki değeri arasındaki farktır.

Taşınmaza hem mülkiyet kamulaştırması, hem de irtifak hakkı tesisi suretiyle kamulaştırma yapılabilir. Bir içme suyu projesinde boru hattının geçeceği alan için irtifak hakkı tesisi kamulaştırması, konulacak vana, pompa binaları vs. için de mülkiyet kamulaştırması gerekir. Mülkiyeti kamulaştırılan alan değeri tespit edilir, geriye kalan kısım için değer kaybı oranı bulunup her ikisini toplayarak kamulaştırma bedeli tespiti yapılır. Taşınmazın bütününde değer kaybı olacağından taşınmazı bütün olarak değerlendirme yapmak gerekir. Taşınmazda bir değer kaybı meydana gelmediği takdirde bir bedel ödenmez.

İrtifak hakkı tesisinden dolayı değer kaybı oranı tespitinde; taşınmazın yüz ölçümü, niteliği, irtifak alanının yüz ölçümü, irtifak hakkı tesisin niteliği ve güzergahı, irtifak hakkı süresi dikkate alınarak gerekçeli bir tespit yapılır. Değer kaybı oranı yüzde olarak belirlemek mümkündür. Arazilerde tarımsal faaliyetlere getireceği kısıtlamalar, arsada ise yapılaşmayla ilgili özelliklere dikkat edilmelidir. Taşınmazın içerisindeki güzergahta önemlidir. Taşınmazın ortasından geçen bir boru hattı, enerji nakil hattı ile kenarından geçen hat aynı oranda değer kaybına neden olmaz. Taşınmazın niteliğine göre değer

kaybı farklı olabilir. Arazide geçen bir enerji nakil hattı tarımsal olarak daha az etkilerken, arsada geçen enerji nakil hattı yapılaşmayı kısıtlayarak ya da imar açısından fonksiyon olarak yeşil alana ayırıp hiç izin vermemesiyle değer kaybı daha fazla olur.

Sonuç olarak irtifak hakkı kamulaştırması, taşınmazın önceki değeri ile sonraki değeri arasındaki fark kamulaştırma bedelidir.

5.6 KISMI KAMULAŞTIRMADA BEDEL TESPİTİ

Kamulaştırmanın amacına göre yeterli olması halinde taşınmazın tamamı değil de bir kısmında kamulaştırma yapılabilir. Kısmi kamulaştırmalarda kamulaştırılan alan dışında kalan kesimde değer artışı olabilirken, değer azalması da olabilir. Bazen de kamulaştırma dışında kalan alan hiç kullanılamaz duruma gelebilir. Kamulaştırma dışında bir nedenle, kamulaştırılan alan dışında kalan kısımda bir değer değişikliği varsa bedel tespitinde dikkate alınmaz.

Kamulaştırma dışında kalan taşınmaz kesiminde kamulaştırma nedeniyle değer değişikliği olmaması halinde, kamulaştırılan kısmın bedel tespiti yapılır.

Kamulaştırma dışında kalan kısmı için değerdeki artış, azalış, hiç değişmemesi, kullanılamaz hale gelmesi gibi durumlar gerekçeleriyle birlikte belirtilmelidir.

Kamulaştırma dışında kalan taşınmaz kısmında değer düşüklüğü olması halinde, kamulaştırılan kısmının dışında yer alan taşınmazda meydana gelen bedel düşüklüğü, kamulaştırılan alanın bedeline eklenerek kamulaştırma bedeli bulunur. Kamulaştırma dışında kalan taşınmaz kısmında değer artışı olması halinde artış bedeli, kısmen kamulaştırılan alanın bedelinden çıkarılarak kamulaştırma bedeli bulunur. Kamulaştırma dışında kalan taşınmaz kısmında hem değer artışı, hem de değer azalışı olması halinde artış bedelden indirilir, azalış bedele eklenerek kamulaştırma bedeli bulunur.

Kamulaştırma dışında kalan taşınmaz kesiminin yaralanmaya elverişli olmaması durumunda mal sahibinin kamulaştırma kararının tebliğinden en geç otuz gün içinde yazılı başvurusu ile idarenin tamamını kamulaştırması zorunluluğu vardır. Kamulaştırma dışında kalan kısım imar açısından kullanmaya elverişli ise eski

nitelikleri kullanılabilir duruma getirmek için yapılacak masraflar kamulaştırma bedeline eklenir.

5.7 KAMULAŞTIRMA BEDELİNİN TESPİTİNDE DİKKATE

ALINMAYACAK HUSUSLAR

Değer tespiti yapılırken kamulaştırma günü esas alınarak değerlendirilir. Kamulaştırmadan sonra imardan veya hizmet fonksiyonlarından dolayı taşınmazda meydana gelecek değer artışı dikkate alınmaz. Yol veya sulama kanalı amacıyla yapılan kamulaştırmalarda yanında bulunan taşınmazlar değerlendirilebilirler. Kamulaştırılan taşınmazın yanından yol geçmesi ulaşım yönünden kolaylıklar sağlayacaktır. Ayrıca yol üstüne petrol, dinlenme tesisi gibi yatırımlar yapılabilir. Tarım arazilerin yanından sulama kanalı geçmesi sulu tarım yapma olanağı verir ve verim değerini artırır. Kamulaştırma bedeli tespit edilirken yolu olmayan taşınmaz üzerinden, arazide de kuru tarım arazisi niteliğinde değerlendirme yapılır. Kamulaştırılacak taşınmaz o zamanki tarihine göre değerlendirilecek ve ileride taşınmazın başka türlü kullanılması halinde getireceği gelire göre değer biçilmesi doğru değildir.

6. KAMULAŞTIRMANIN TEKNİK AŞAMALARI

6.1 KAMULAŞTIRMA KARARI

Kamulaőtirma, özel mülkiyette bulunan gayrimenkullerin, kamu yararı için (yol, park, kamu hizmet alanı vb.) devlet veya bir kamu tüzel kişininin mülkiyetine geçmesi için izlenen kanuni yoldur.

2942 sayılı Kamulaőtirma Kanununda çeşitli değişiklikler yapan 4650 sayılı Kanun Kamulaőtirmanın nasıl yapıldığını göstermek için çıkarılmış yasadır.

Devlet veya Kamu Tüzel Kişilerinince kamulaőtirmanın yapılabilmesi için istisnalar hariç 1/1000 uygulama imar planında taşınmazın kamu hizmetine ayrılmış olması gerekmektedir.

Kamulaőtirma özel mülkiyetin tamamının veya bir kısmının devlet veya kamu tüzel kişininin mülkiyetine geçmesi veya bu gayrimenkul üzerinde idari irtifaklar kurmak şeklinde olabilir. Kamulaőtirmada gayrimenkulün Anayasa ile ilgili kanunda belirtilen esaslara göre tespit edilmiş bedelinin nakden ve peşin olarak koşulsuz ödenmesi gerekir.

Özel kanunlarla ön görülen olağanüstü durumlarda (Halk sağlığını tehdit eden etkenleri oluşturan taşınmazlar vb.) veya aceleliğine Bakanlar Kurulunca karar alınacak hallerde 4650 sayılı kanun ile değişik 2942 sayılı kanuna göre kamulaőtirma kararı Bakanlar Kurulunca alınır. Devlet ve Kamu Tüzel Kişilerin yapacağı kamulaőtirma işlemlerinin neler olacağı 4650 sayılı kanunla deęiőtirilmiş 2942 Sayılı Kamulaőtirma Kanununda belirtilmiştir.

6.2 HESABAT HARİTALARI VE KADASTRO MÜDÜRLÜĞÜNDEN MUTABAKATLARIN ALINMASI

1/1000 ölçekli Uygulama İmar planında kamu yararına tahsis edilmiş taşınmazların kamulaştırılması gerekiyorsa ;

Örneğin Belediyeler için bu taşınmaza veya taşınmazlara ait Yatırımcı Müdürlük Başkanlık Onaylı Kamulaőtirma Ön Onay Föyü doldurulur.1/1000 Uygulama İmar planı

İlgili İlçe Belediyesi'nden temin edilir. Yatırımcı Müdürlük tarafından yapılan ve ilgili Kadastro Müdürlüğü'nden mutabakatı sağlanmış hesabat haritası ve kadastral paftası temin edilir. Mülkiyet bilgisi de ilgili Tapu Sicil Müdürlüğü'nden temin edilir.

Bu toplanan belgelerle birlikte Belediye Encümenine Kamulaştırılmasına karar alınması için gönderilir. Belediye Encümeninden karar verildikten sonra 4650 Sayılı Kanun ile değişik 2942 Sayılı Kamulaştırma Kanunu'nun 7. maddesine göre, ilgili Tapu Sicil Müdürlüğü'nün tapu kütüğüne idari kamulaştırma şerhi işlettirilir.

6.3 KAMULAŞTIRMA BEDELİNİN TESPİTİ

İlgili Tapu Sicil Müdürlüğü'nden taşınmazların güncel mülkiyet belgeleri alınarak, 4650 Sayılı Kanun ile değişik 2942 Sayılı Kamulaştırma Kanunu'nun 8. maddesine göre Belediye bünyesinde oluşturulan Kıymet Takdir Komisyonunca kıymet takdirleri yapılır. Maliklerin adreslerinin tespiti için o bölgenin İlçe Belediye Başkanlığı'ndan emlak beyan örnekleri istenir. Kamulaştırılacak parsellerin maliklerinin tümüne taşınmazın pazarlıkla satın alınması hususunda tebligat yapılır. 8. maddeye göre oluşturulan Uzlaşma Komisyonuna davet edilir. Maliklerle anlaşma sağlanması ve sağlanamaması durumu tutanak ile tespit edilir.

6.4 SATIN ALMA YÖNTEMİ

4650 Sayılı Kanun ile değişik 2942 Sayılı Kamulaştırma Kanunu'nun 8. maddesine göre taşınmaz malikleri ile Uzlaşma Komisyonu'nda bedelde uzlaşma sağlanması halinde Uzlaşma Tutanağında bedel miktarı belirtilir. Sonra Uzlaşma Tutanağında belirlenen bedelin ödeneği Hesap İşleri Daire Başkanlığı'na taahhüt altına alınması için gönderilir. Taşınmaz malikleri ile Uzlaşma Komisyonu'nda bedelde uzlaşma sağlanamaması halinde 4650 Sayılı Kanun ile değişik 2942 Sayılı Kamulaştırma Kanunu'nun 10. maddesine göre, 8. madde uyarınca yapmış olduğu bedel tespiti ve diğer bilgi belgelerle taşınmaz malın bulunduğu asliye hukuk mahkemesine müracaat eder ve taşınmaz malın kamulaştırma bedelinin tespitiyle idare adına tesciline karar verilmesini ister.

6.5 İDARE ADINA TESCİLİ

Belediye Encümenine satın alınması hususunda karar için gönderilir. Karara müteakip , şayet taşınmazın tamamı gidiyor ise tapuya sevk evrağı düzenlenir. Eğer kısmen gidiyor ise giden kısma ait değişiklik beyannamesi düzenlenir. İlgili Kadastro Müdürlüğüne yazısı gönderilir. İlgili Tapu Sicil Müdürlüğüne de sevk evrağı hazırlanır. Daha sonra ilgili Tapu Sicil Müdürlüğünde belirlenen bedel üzerinden belediye lehine tescil veya terkin işlemi gerçekleştirilir. Alınan tapu belgesindeki bedelin ilgisine ödenmesi için Hesap İşleri Daire Başkanlığı'na tahakkuk gönderilerek ödeme işlemi gerçekleştirilir.

7. ULAŞIMDA MALİYET ANALİZİ

7.1 ULAŞIM MALİYET ETKENLERİ

Ulaşım projeleri yüksek maliyet gerektiren yatırımlardır. Yüksek bütçe gerektirdiğinden dolayı bir proje yapılırken maliyet analizleri önceden yapılmalı ve en uygun güzergah seçilmelidir. Maliyet analizi yapılırken, proje hızı, kamulaştırma genişliği, kurplar, eğimler ve trafik faktörleri vb. etkenler dikkate alınarak değerlendirilmelidir. Maliyet analizinde temel paraya dayanmaktadır. Bir yol yapılırken bu yolun yapılmasından sağlanacak faydalar, bu yol için yapılan harcamalara göre değerini tespit etmek maliyetin içeriğidir. Maliyette, imkanlar ölçüsünde ekonomikliğine ve düşük bedelle projelendirilebileceğine bakılmalıdır. Fayda - maliyet analizinin yapılması çok önemlidir ve ona göre uygun geçki seçilmelidir. Maliyet analizini yaparken giderler ve gelirler üzerinden bakmak gerekir. Maliyet analizi yapılırken ihtiyaca göre en ekonomik seçenek seçilmelidir. Maliyet etkenleri karayolu maliyeti ve yolu kullananlara ait maliyetler diye ikiye ayırabiliriz.

Karayolu maliyeti; yapım giderleri (projelendirme, kamulaştırma, sanat yapıları vb.), bakım ve onarım giderleri, işletme giderleri ve idari giderlerden oluşur.

Yolu kullananların giderleri; taşıt giderleri (yakıt,bakım vb.) , kaza giderleri ve seyahat giderleridir. Bu etkenleri analiz metodları kullanarak en uygun güzergahın seçilmesidir. Fayda/maliyet oranı analiz metodları içinde en çok kullanılan yöntemdir.

7.2 FAYDA / MALİYET ANALİZİ

Karayolu yatırımı için eldeki kaynakların en ekonomik kullanmak gerekir. Yeni bir yol yapılırken amacımız o yoldan en fazla fayda sağlamaktır. Yoldan sağlanacak faydalar ile o yola yapılacak yatırımlar kıyaslanıp değerlendirilmelidir. Bir projenin ekonomik olabilmesi için maliyet analizlerine göz atmak gerekir. Farklı yollar için farklı fayda /maliyet analizi elde edilebilir. Karayolu projelerinde fayda yada maliyet sonuçlarını karşılaştırarak en uygun güzergah seçilir. Fayda/maliyet oranı birden büyük olması gerekir. Birden ne kadar büyük olursa verimlilik o derece artmaktadır. En çok fayda sağlayacağımız alternatif seçilmelidir. Fayda / maliyet analizinde bir projenin sosyal fayda ve maliyetler belirlenip en yüksek faydanın sağlanmasıdır.

7.3 FAYDA'NIN İÇERİKLERİ

Faydaları ikiye ayırabiliriz;

Dolaysız faydalar, yolun yapımıyla taşıt işletme giderlerinin azalması ve zamandan sağlanan faydalardır. Taşıt işletme giderleri yolun kısaltılması, eğimlerin düşürülmesi, kaplama yüzeyinin iyileştirilmesi vb. düzenlemelerle azaltılabilir. Bunlar doğrudan fayda olarak dönerler.

Dolaylı faydalar, yolun yapılmasıyla milli gelirdeki kazançlar ve bölgedeki ticari faaliyetlerin sonunda karlardaki artışlardır. Dolaylı faydalar kesin hesaplanamaz ama tahmini sosyoekonomik faydalardır.

7.4 MALİYET'İN İÇERİKLERİ

Bir karayolunun yapımında yapılan giderler ile kullanımı süresince yapılan harcamalar toplam maliyeti verir. Parasal yönden değerlendirilebilen maliyet içerikleri şunlardır, Yapım maliyeti (Kamulaştırma maliyeti, toprak işleri maliyeti, sanat yapıları maliyeti, üstyapı maliyeti, aydınlatma ve işaretleme tesis maliyetleri)

Bakım onarım maliyeti (Altyapı ve kaplamada ki arızaların giderilmesi, karla mücadele, yol boyunca peyzaj çalışmaları, kaplama üstü yenilenmesi, sanat yapılarının temizlenmesi), İşletme maliyeti (Aydınlatma, sinyalizasyon, servis aracı vb.), İdari ve diğer harcamaların maliyeti (yolun yapımı ve kullanımı boyunca kurum tarafından yapılan personel ve diğer harcamalar), Maliyet hesabı, yapım maliyeti ile yol işletmeye açıldıktan sonra araç işletme, seyahat süresi ve kaza maliyetlerini kapsayan kullanıcı maliyetlerinden oluşur.

7.5 YAPIM MALİYETLERİNİN BELİRLENMESİ

Bir yolun maliyeti yapım maliyeti, bakım maliyeti, işletme maliyeti ve idari ve genel giderlerden oluşmaktadır. Bunlardan bakım maliyeti, işletme maliyeti ve idari ve genel giderler yolun tamamlandıktan sonra oluşan giderlerdir. Yapım maliyeti yol yapılmadan önce belirlenebilmektedir.

7.5.1 Karayolu Sınıfının ve Geometrik Standartların Belirlenmesi

Karayollarını sınıflandırırken; yolun geçtiği bölgenin kırsal yol veya kentiçi yol olduğu, anayol veya yanyol olduğuna , yol platformunun durumuna göre ve yolun kaplama durumuna göre değerlendirilir. Yollar işlevlerine göre anayollar, toplayıcı yollar ve yerel yollar olmak üzere üçe ayrılır.

Bir yolun geometrik standartları; genişliği, yatay ve düşey kurbaların yarıçapları, dever, boyuna ve enine eğim gibi plan ve boykesit ile ilgili değerlerdir. (Yayla, 2008)

Yol geometrik standartları seçilirken yolun sınıfı, trafik miktarı, trafik bileşimi, arazinin topoğrafik durumu , mali olanak, trafik güvenliği ve diğer faktörler dikkate alınmalıdır.Kırsal yolların tasarımı yapılırken geometrik standartların seçiminde genelde 20 sene sonraki trafik değeri hesaplanıp buna göre alınır.

7.5.2 Geçki – Plan ve Boykesit

İki noktayı birbirine bağlayan geçki sayısı pek çok görünse de gerçekte sınırlamalar sebebiyle en uygununu bulmalıyız. Geçki araştırması sırasında bazı koşullara dikkat edilmelidir. Bunlar; yolun yerleşim yerlerinden geçmesi, proje standartlarına uyması, güvenli ve ekonomik olması, amacına uygun olması, jeolojik açıdan uygun zemin, toprak işinin az olması, yeraltı ve yüzey suyu etkisinin, sanat yapılarının maliyetleri, özellikle kentiçinde arazilerin pahalı olmasından dolayı uygun geçkinin tespiti, bakım maliyetleri içeren seçenekler içinden en uygun olanı seçilmelidir.

Kamulaştırma maliyeti yolun geçtiği arazinin değerine ve platform genişliğine bağlı olduğundan kamulaştırma genişliği seçimi önemli unsurlardandır.

7.5.3 Altyapı ve Üstyapı Maliyetleri

Toprak işi sonunda önceden belirlenmiş kot ve enkesit şekline getirilmiş kısmına altyapı denir. Altyapı yolun taşıyıcı kısmıdır. Sanat yapıları da altyapıya girer. Köprü, viyadük, menfez ve istinat duvarları sanat yapıları içine girer.

Sanat yapıları maliyeti, toprak işleri maliyetinin % 40'ı alınarak bulunmaktadır. Etüd-Plan-Proje ve diğer gider maliyetleri, toprak işleri ve sanat yapılarının toplam maliyetlerinin % 20'si olarak alınmaktadır. Köprü maliyetleri, köprünün tipine köprü

ayak yüksekliğine ve köprü genişliğine bağlı olarak farklılıklar göstermektedir. Bu yüzden köprü yapım şube müdürlüğü tarafından her karayolu için ortalama köprü yapım maliyetleri belirlenmektedir. (Topbaş Soycan, 2006)

Üstyapı alttemel, temel ve kaplama tabakalarından oluşur. Trafik yükünü taşımak ve taban yüzeyine dağıtmak için altyapı üzerine inşa edilir.

Üstyapı maliyetleri, yolun tipine ve enkesitlerine bağlı olarak alt temel, temel, bitümlü temel, binder ve aşınma tabakalarından oluşmaktadır. Üstyapı maliyetlerinin hesaplanmasında, yolun yapım yılı esas alınarak o yıla ait bitümlü kaplama işleri fiyat listeleri ve birim fiyat listeleri kullanılmaktadır. Bu listeler her yıl Karayolları tarafından açıklanmaktadır. Toplam yapım maliyeti ise, toplam altyapı ve toplam üstyapı maliyetlerinin toplamından oluşur. (Topbaş Soycan, 2006)

7.5.4 Drenaj

Drenaj; yol platformu ile yola ait yağış havzasına yağmur, dolu ve kar halinde düşen ve doğal yataklarda akan yada çukur yerlerde biriken yüzey suları ile zemin daneleri arasındaki boşluklarda durgun veya akar halde bulunan yer altı sularının yola ve çevreye zarar vermeyecek şekilde kontrol altına alınıp uzaklaştırılmasıdır. (Yayla, 2008)

Kısaca yolun suya karşı korunması anlamına gelen drenaj, iyi şekilde projelendirilmemişse suyun etkisi altında sürekli bakım ve onarım gerektirecektir. Ayrıca yolun trafik güvenliğini de olumsuz yönde etkiler. Geçkinin belirlenmesi aşamasında drenaj yönünden değerlendirilmelidir.

Yüzey suyu drenajı için yola ve çevreye zarar vermeden uzaklaştırmak gerektiğinden kenar hendekleri, kafa hendekleri ile menfezler ve köprüler yapılmalıdır. Kentiçi yollarda kenar hendekleri yerine bördür kenarında yapılan yağmur olukları tesis edilir.

8. KAMULAŞTIRMA MALİYETİNİN ULAŞIM YAPIM MALİYETİNE ETKİLERİNİN UYGULAMADA İNCELENMESİ

8.1 UYGULAMA-1 PİYALEPAŞA – BOMONTI ARASI YOL VE TÜNEL BAĞLANTI ÇALIŞMASI

Piyalepaşa – Bomonti arası yolun yapılacağı mevkii, İstanbul ilinin Avrupa yakasındaki Şişli ilçesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Şekil 8.1’de uydu görüntüsünde yolun konumu gösterilmektedir.



Şekil 8.1: Uydu görüntüsü

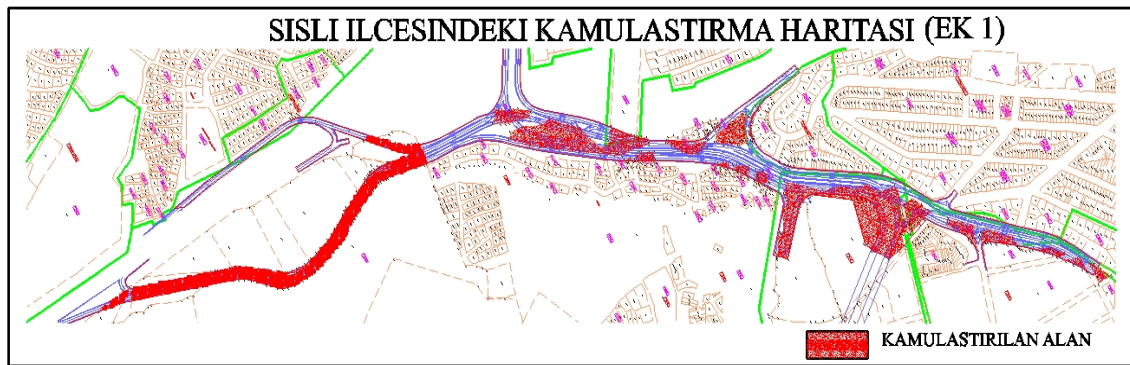
Kaynak: <http://sehirrehberi.ibb.gov.tr>

Piyalepaşa caddesi, Beyoğlu-Kasımpaşa ile D-100 karayolu Çağlayan kavşağına ve Okmeydanı kavşağından TEM otoyoluna bağlayan önemli akslardan biridir.

Bomonti mevkii ve çevresi Şişli ilçesinin iş ve ticaret merkezlerinin yoğun bulunduğu semtidir. Bu mevkii, ulaşımındaki erişebilirlik cazibesi ve kolaylığı nedeniyle hızlı bir gelişim içerisindedir. Piyalepaşa caddesinden D-100 karayoluna, Okmeydanı kavşağından TEM otoyoluna ve Kasımpaşa'ya ulaşılabilir. Bomonti'ye Mecidiyeköy ve Taksim gibi yoğunluğun fazla olduğu yerlerden ulaşım sağlanmaktadır.

Ayrıca Dolmabahçe-Bomonti, Kağıthane-Piyalepaşa karayolu tüneli bağlantı yollarına da hizmet edecektir. Bu iki mevkiinin birbirine ulaşımı iç yollar gibi yetersiz ve sıkışık sokaklardan sağlanmaktaydı. Tünellerin açılmasıyla bu noktadan Dolmabahçe ve Kağıthane'ye ulaşım çok kısa zamanda yapılacağından trafik yoğunluğunu artırması beklenmektedir. Bu projenin yapılmasıyla Piyalepaşa - Bomonti ve tünel girişlerine her yönde giriş imkânı yaratacaktır. Piyalepaşa ve Bomonti üzerindeki aşırı trafiklerin önemli bir bölümü (Şişli, Okmeydanı, Kasımpaşa, Kağıthane ve Dolmabahçe yönüne giden araçlar) yeni yapılan bu yol üzerinden aktarılacak ve trafik rahatlayacaktır.

Bu yol kesiminin uzunluğu 1.970 metredir. Yol güzergahı boyunca proje alanı içerisine giren 82 parsel bulunmaktadır. Şekil 8.2'de proje alanındaki kamulaştırılacak parseller gösterilmektedir.



Şekil 8.2 : Şişli İlçesindeki kamulaştırma Haritası (Ek 1)
Kaynak: İ.B.B Kamulaştırma Müdürlüğü

Tablo 8.1'de gösterildiği gibi 27 parselden 8.650,87 m² özel mülkiyet, 21 parselden 8.839,67 m² Maliye Hazinesi, 10 parselden 5.621,49 m² Vakıflar, 20 parselden

13.593,38 m² Belediye, 1 parselden 33,34 m² İski, 3 parselden 10.593,59 m² Şirketlere ait olmak üzere toplam 47.325,34 m² kamulaştırma yapılmıştır.

Tablo 8.1: Kamulaştırma dağılım tablosu

KAMULAŞTIRMAYA TABİ TUTULAN TAŞINMAZLARIN YÜZÖLÇÜM DÖKÜMÜ (m ²)						
İLÇE	Özel Mülkiyet 27	TÜZEL KİŞİLİKLER				Maliye Hazinesi 21
		Vakıf 10	Belediye 20	İski 1	Şirket 3	
ŞİŞLİ	8650,8 7	5621,49	13593,38	33,34	10586,59	8839,67
TOPLAM	8650,8 7	5621,49	13593,38	33,34	10586,59	8839,67
GENEL TOPLAM					47325.34 m²	

Kaynak: İBB Kamulaştırma Müdürlüğü

Özel mülkiyetler, vakıf ve şirketlere ait parseller için önce 2942 kamulaştırma kanununun 8. maddesine göre “*satın alma usulü*” uygulandı. 8. maddeye göre anlaşma sağlanamayan parseller için 10. maddeye göre “*Kamulaştırma bedelinin mahkemece tespiti ve taşınmaz malın idare adına tescili*” işlemleri yapıldı.

Maliye hazinesi parselleri için 3194 İmar kanununun 11. maddesine göre “*İmar planlarında; meydan, yol, park, yeşil saha, otopark, toplu taşıma istasyonu ve terminal gibi umumi hizmetlere ayrılmış yerlere rastlayan Hazine ve özel idareye ait arazi ve arsalar belediye veya valiliğin teklifi, Maliye ve Gümrük Bakanlığının onayı ile belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediyeye; belediye ve mücavir alan hudutları dışında özel idareye bedelsiz terk edilir ve tapu kaydı terkin edilir.*” taşınmaz malın diğer idareye bedelsiz devri sağlandı.

İski ve İlçe Belediyesi’ne ait parselleri için 2942 kamulaştırma kanununun 30. maddesine göre “*Bir idareye ait taşınmaz malın diğer idareye bedelli devri*” sağlandı.

Bazı parsellerde bedelsiz yola terkin işlemi yapıldı.

Yapılan bu işlemlerde toplam 9.497 m² kamulaştırma yapıp 13.682.496 TL bedel ödenmiştir.

Birim metrekare başına ödenen miktar : $\frac{13.682.496TL}{9.497m^2} = 1.440,71 TL$

Proje alanında taşınmazların, emlakçılardan yapılan araştırmalarda birim metrekare fiyatı ortalama 1.500 TL olarak tespit edilmiştir.

Piyalepaşa – Bomonti arası yol ve tünel bağlantı inşaatı işi 2 etapta yapılmıştır.

1. Etapta :

440 m köprü kolları yapımı,

587 m dere kaplama imalatları,

125 m kazıklı duvar imalatı,

Yol yarma-dolguları, plantmiks ve alttemel imalatları,

Toprakarme imalatları,

Yol duvarları,

141.750 m³ kazı, 36.000 m³ dolgu, 20.643 m³ beton, 5.387 ton donatı, 10.169 m Ø65'lik forekazık, 14.048 m Ø80'lik forekazık, 540 m Ø100'lük forekazık, 6.640m Ø120'lik fore kazık, 2.300 ton plantmiks, 7.750 m³ alttemel, 64.000 m³ stabilize dolgu imalatı yapıldı.

Bunların maliyeti 28.272.555,07 TL olmuştur.

2. Etapta :

395 m köprü kolları yapımı,

758 m dere kaplama imalatları,

156 m kazıklı duvar imalatı,

Yol yarma-dolguları, plantmiks ve alttemel imatları,

Toprakarme imatları,

51.605 m³ kazı, 15.550 m³ dolgu, 20.066 m³ beton, 4.156 ton donatı, 18.795 m Ø65'lik forekazık, 3.657 m Ø80'lik forekazık, 72 m Ø100'lük forekazık, 5.895,5 m Ø120'lik forekazık, 13.889 ton plantmiks, 5.346 m³ alttemel, 10.876 m³ stabilize dolgu 1.886 ton binder, 2.264 ton aşınma imalatı yapıldı.

Bunların maliyeti 30.687.225,32 TL olmuştur.

Toplam inşaat maliyeti = 28.272.555,07 TL + 30.687.225,32 TL

= 58.959.780,39 TL bedele mal olmuştur.

Kamulaştırma maliyetini toplam yapım maliyetine oranlarsak;

$$\frac{13.682.496TL}{58.959.780,39TL} \times 100 = \%23 \quad \text{bulunur.}$$

Kamulaştırma maliyetinin toplam yapım maliyetine % 23 oranında etkisi bulunmuştur.

8.2 UYGULAMA-2 K.CEKMECE HALKALI - ALTINŞEHİR İSTANBUL CADDESİ YOL KAVŞAK ÇALIŞMASI

Altınşehir - İstanbul caddesi, İstanbul'un Avrupa yakasında Küçükçekmece gölü yanında TEM otoyolunun güneyinde kalmaktadır. İstanbul Caddesi, Atınşehir meydanı ve Halkalı merkezi birbirine bağlayan bir yoldur. Bu bölgedeki toplu konut inşaatları mevcut yolların yetersiz kalmasına neden olmuştur.

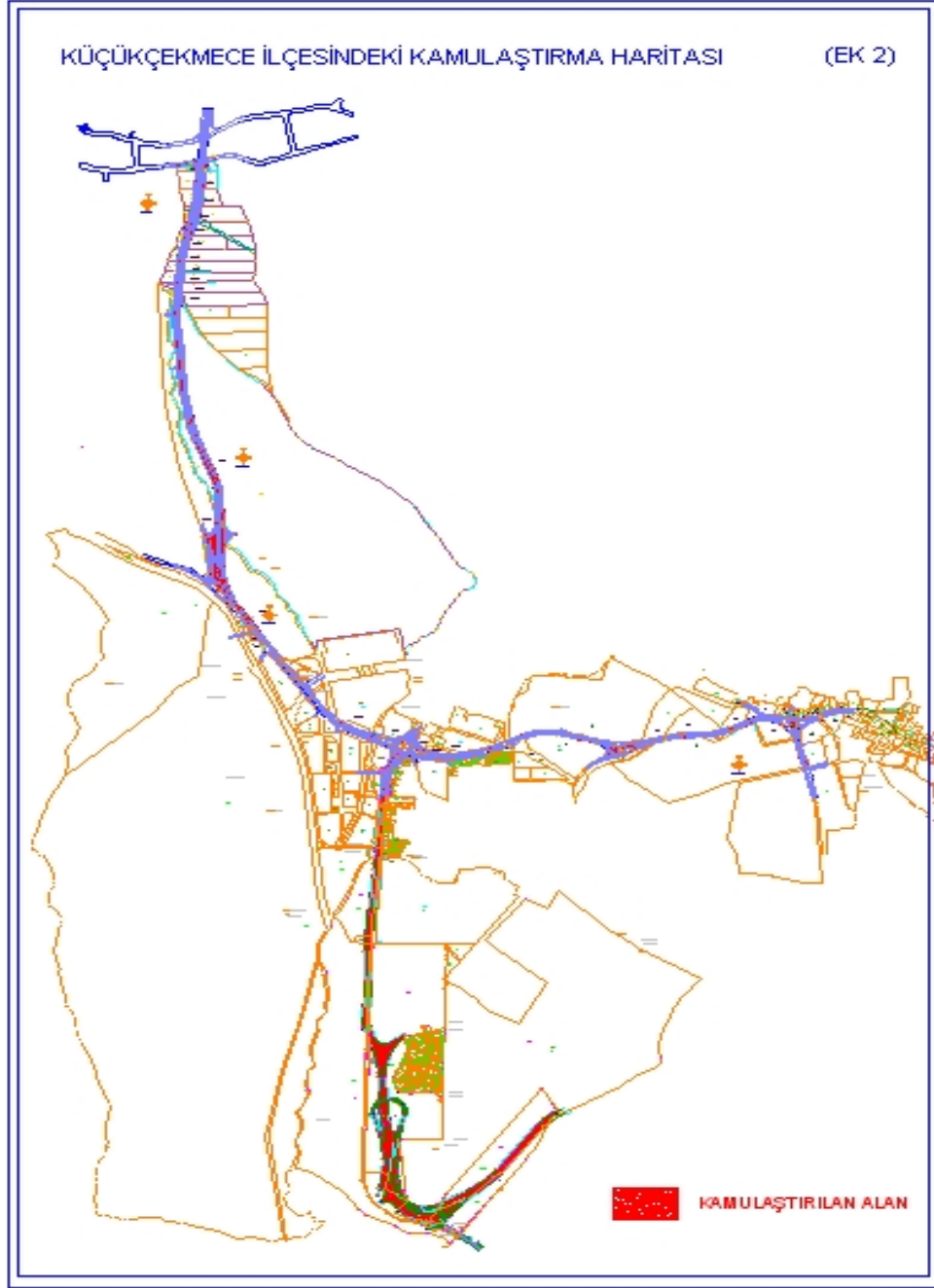
Şekil 8.3 uydu görüntüsünde yolun konumunu göstermektedir.



Şekil 8.3: Uydu görüntüsü

Kaynak: <http://sehirrehberi.ibb.gov.tr>

Bu projenin kamulaştırma işlemleri ve uygulaması iki etapta gerçekleştirilmiştir. Yol proje güzergâhının toplam uzunluğu 8.800 m'dir. Yol güzergâhı boyunca proje alanı içerisine giren 70 parsel bulunmaktadır. Şekil 8.4'de proje alanındaki kamulaştırılacak parseller gösterilmektedir.



Şekil 8.4: K.Çekmece İlçesindeki kamulaştırma haritası (Ek 2)
Kaynak: İ.B.B Kamulaştırma Müdürlüğü

Tablo 8.2’de gösterildiği gibi 31 parselden 45150,45 m² özel mülkiyet, 17 parselden 52898,58 m² Maliye Hazinesi, 14 parselden 61616,75 m² Toki, 1 parselden 1.775,00 m² Belediye, 1 parselden 656.61 m² İl Özel İdaresi, 1 parselden 11237,22 m² mera, 3 parselden 73674,53 m² T.C. Devlet Demiryolları, 2 parselde bedelsiz yola terkin işlemi olmak üzere toplam 251.043,34 m² kamulaştırma işlemi yapılmıştır.

Tablo 8.2 : Kamulaştırma dağılım tablosu

KAMULAŞTIRMAYA TABİ TUTULAN TAŞINMAZLARIN YÜZÖLÇÜM DÖKÜMÜ (m ²)							
İLÇE	Özel Mülkiyet	TÜZEL KİŞİLİKLER				MALİYE HAZİNESİ	MERA
		Toki	BELEDİYE	İLÖZEL İDARESİ	TCDD		
	31	14	1	1	3	17	1
K.ÇEMECE	45150.45 m ²	61616.75 m ²	1775.00 m ²	656.61 m ²	73674.53 m ²	52898.58 m ²	11237.22
TOPLAM	45150.45 m ²	61616.75 m ²	1775.00 m ²	656.61 m ²	73674.53 m ²	52898.58 m ²	11237.22
GENEL TOPLAM						251043.34 m²	

Kaynak: İ.B.B Kamulaştırma Müdürlüğü

Özel mülkiyetlere ait parseller için önce 2942 kamulaştırma kanununun 8. maddesine göre “*satın alma usulü*” uygulandı. 8. maddeye göre anlaşma sağlanamayan parseller için 10. maddeye göre “*Kamulaştırma bedelinin mahkemece tespiti ve taşınmaz malın idare adına tescili*” işlemleri yapıldı.

TCDD, İlçe Belediyesi ve Toki’ye ait parseller için 2942 kamulaştırma kanununun 30. maddesine göre “*Bir idareye ait taşınmaz malın diğer idareye bedelli devri*” sağlandı.

Mera’ya ait parsel Maliye hazinesine devri sağlandı.Maliye hazinesi ve İl Özel İdaresi’ne ait parselleri için 3194 İmar kanununun 11. maddesine göre taşınmaz malın diğer idareye bedelsiz devri sağlandı.

Yapılan bu işlemlerde toplam 11.101,99 m² kamulaştırma yapıp 5.038.649 TL bedel ödenmiştir.

Toplam 2 Etap İnşaatında;

11067 m Ø80 Çapında , 7070 m Ø100 Çapında Fore Kazık İmalatı,

Fore Kazık Ve Betonarme İmalatlarda 2364 Ton Nervürlü Demir İmalatı,

Betonarme İstinat Duvarı Ve Başlık Kirişlerinde 14157 m³ Beton İmalatı,

Betonarme İstinat Duvarı Ve Başlık Kirişlerinde 17872 m² Kalıp İmalatı,
Betonarme İstinat Duvarlarında 9077 m² Katran Badana İmalatı,
129714 m³ Yol Hafriyatı,
Ø300, Ø400, Ø600, Ø800, Ø1000, Ø1200 mm Çaplarında 9016 m Yağmусuyu Kanalı
İmalatı,
8869 m² Beton Parke , 7311 m Beton Bordür İmalatı,
59336 Kg Yaya Korkuluğu İmalatı,
26371 m³ Stabilize , 4184 m³ Kırmataş Serilmesi İmalatı,
24754 Ton Plentmiks Temel İmalatı,
16356 Ton Asfalt Betonu Binder Tabakası İmalatı,
16062 Ton Asfalt Betonu Aşınma Tabakası İmalatı,
1712 m Otokorkuluk İmalatı yapılmıştır.

Toplam inşaat maliyeti = 20.950.000 TL + 20.595.500 TL
= **41.545.500 TL bedele mal olmuştur.**

Kamulaştırma maliyetini toplam yapım maliyetine oranlarsak;

$$\Rightarrow \frac{5.038.649}{41.545.500} \times 100 = \%12$$

Kamulaştırma maliyetinin toplam yapım maliyetine % 12 oranında etkisi bulunmuştur.

8.3 UYGULAMA- 3 MARMARAY PROJESİNİN KADIKÖY İLÇESİ SINIRLARI İÇİNDEKİ KISMI

Dünyadaki önemli projelerden biri olan marmaray projesi, İstanbul halkına çağdaş bir yaşam ve ulaşım imkanı sunan bir projedir. İstanbul, bir taraftan tarihi ve kültürel değerleri korunması gerekirken, diğer taraftan toplu ulaşım sistemlerinin kötü çevresel etkilerinin minimum edilmesi ve konforun artırılması için demiryolu tesislerinin yapılması gereken şehirdir. Marmaray projesi, İstanbul'un Avrupa yakasında Halkalı ile İstanbul'un çıkışında bulunan Gebze İlçesini birbirine bağlamak amacıyla İstanbul'daki banliyö demiryolu sisteminin iyileştirilmesi ve Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi inşaatını kapsamaktadır. Marmaray hattı Zeytinburnu-Kazlıçeşme'de yer altına girip, Yenikapı ve Sirkeci boyunca ilerleyip İstanbul Boğazının altından geçip Üsküdar'dan Söğütluçeşme'de tekrar yüzeye çıkmaktadır.

Marmaray Projesi 815.000.000.-€ 'ya ihale edilmiş olan, “Gebze-Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi İnşaat, Elektrik ve Mekanik Sistemler İşi (CR1 Sözleşmesi)” kapsamında; (Marmaray Projesinin birinci etabı olan Boğaz geçişi dahil Kazlıçeşme Söğütlüçüşme arası hariç) biri şehirler arası ve yük trenleri için olmak üzere üç hatlı demiryolu inşaatı ve 36 adet İstasyonun yeniden inşaatı, Yeni Sinyalizasyon, İletişim, Ücret Tahsil, İşletme Kontrol Merkezi vb. ile güzergâh üzerinde yer alan ve menfez, köprü, karayolu alt ve üst geçitleri, ile yaya alt ve üst geçitleri ile şehirlerarası ve yük trenleri için ayrılan hatta iki yönlü işletme yapılması için saydingler ve Marmaray Projesinde çalışacak olan ve TCDD trenlerinin bakım ve onarımının yapılacağı depo ve atölyelerin inşaatı bulunmaktadır. Şekil 8.7’de Marmaray proje güzergahı (Kadıköy İlçesinin Sınırlarındaki) uydu görüntüsünde gösterilmektedir.



Şekil 8.5: Güzergahın uydu görüntüsü (Kadıköy İlçesinin)

Kaynak: <http://www.marmaray.com.tr>

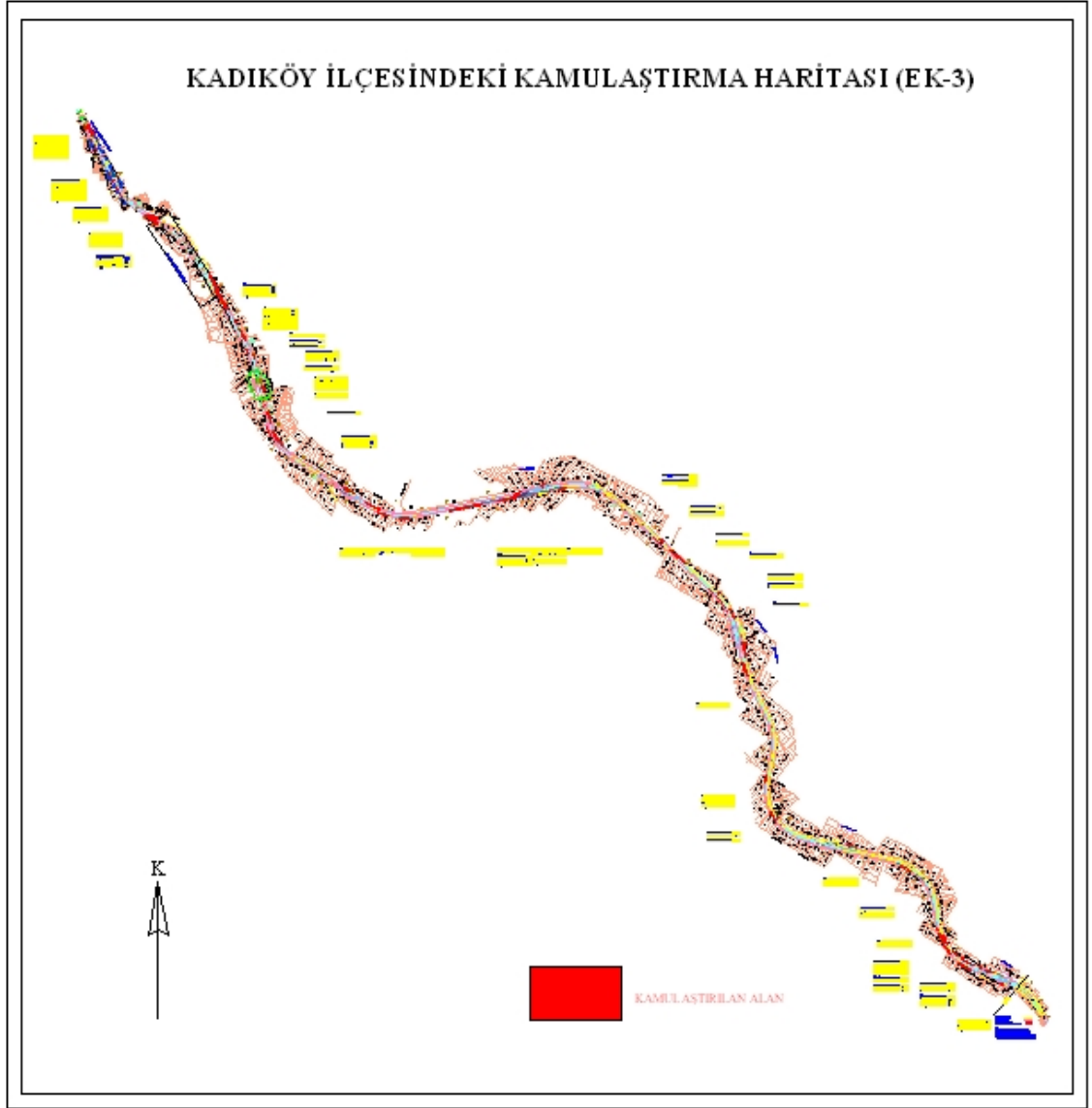
Güzergâhın yaklaşık 63 Km.lik olduğu dikkate alındığında 3 hatlı bir demiryolunun bir kilometresinin yapım maliyeti yaklaşık **12.936.507.-€** ya gelmektedir.

Marmaray Projesinin Kadıköy İlçesi sınırları dahilinde kalan yaklaşık 9.140 m’lik bölümünde mevcut güzergâha ilave olarak yaklaşık 13.500 m²’lik alan 2009 yılında yaklaşık 47.250.000.-TL bedelle kamulaştırılmıştır.

Ancak, Marmaray Projesinin Kadıköy İlçesi sınırları dahilinde kalan yaklaşık 9.140 m.lik bölümü için gereken ve kullanılan alan yaklaşık 222.710 m² olup, bu alanın yukarıda da

belirtildiği üzere sadece 13.500m²'lik bölümü kamulaştırılmış olup, tamamı kamulaştırılmış olsaydı ödenecek olan kamulaştırma bedeli 2009 yılı değerlendirmelerine göre yaklaşık

$$\Rightarrow \frac{222.710 \times 47.250.000,00}{13.500} = 779.485.000TL \quad \text{olacaktı.}$$



Şekil 8.6: Kadıköy İlçesindeki kamulaştırma haritası (Ek 3)

Kaynak: Marmaray Bölge Müdürlüğü

Bu durumda 3 hatlı bir demiryolu inşaatının bir kilometrelik bölümünün yapımı için gerekli arazi bedelini bulmak için toplam kamulaştırma maliyetinin Kadıköy İlçesi güzergâh uzunluğuna bölersek;

$$\Rightarrow \frac{779.485.000}{9,14} = 85.282.822 \text{ TL'ye (42.641.411.-€) gelmektedir.}$$

Yukarıda belirtilen kamulaştırma işleminin taşınmaz malların en değerli olduğu Kadıköy İlçesinde yapılmış olması, ihtiyaç duyulan arazinin yapılaşmış arsa vasfında bulunan taşınmazlarda da kısmi kamulaştırma yapılmış olduğunun dikkate alınması gerekmektedir.

Bu değerlendirmeden görüleceği üzere 3 hatlı bir demiryolunun inşaatı için ihtiyaç duyulan arazi bedeli bir kilometrelik demiryolu inşa maliyetinin 3 katına gelmektedir.

9. SONUÇLAR VE DEĞERLENDİRME

08/11/1983 tarih ve 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu'na 05/05/2001 tarihli 4650 sayılı kanun ile getirilen en önemli değişikliklerden biri, taşınmazlarda idarenin kamulaştırma yapmadan önce satın alma usulünü uygulamasının, formaliteyi yerine getirmesinden öte gerçeğe uygun bedel tespiti yapılması anlayışıyla uygulanması gerektiğidir. Bu yöntemle emek ve parasal kayıplar en aza indirilebilir. Kıymet takdir komisyonu üyelerinin değer tespiti konusunda uzman ve yetkin kişiler arasından seçilmeleri, İdarenin kısa sürede ve en az maliyetle kamulaştırma yapmasına olanak sağlayacaktır. Aksi durumda mahkemelerde çözüm yoluna başvurmak hem kamulaştırma sürecini uzatmakta hem de maliyeti arttırmaktadır.

Çalışmada incelenen örneklerde İstanbul'un taşınmaz mal değerleri açısından farklılık gösteren üç bölgesi seçilmiştir. Bu bölgelerden elde edilen sonuçlar aşağıdaki gibidir.

1) Kadıköy İlçesindeki emlak değerleri İstanbul için yüksek sayılacak yerlerden bir tanesidir. Kadıköy sınırları içindeki mevcut 9 kilometrelik banliyö hattına ilave olan kısımda yaklaşık 13.500m² kamulaştırma yapıp 47.250.000,-TL bedel ödenmiştir. Oysa yeni bir proje olsaydı güzergâh boyunca alanın tamamı kamulaştırılacağından 779.485.000,-TL bedel ödenmesi gerekecekti. Bu durumda bir kilometre kamulaştırma bedeli 85.282.822,-TL (42.641.411,-€)'ye gelmektedir. Ayrıca bir kilometre üç hatlı raylı sistem yapım maliyeti 12.936.507,-€' ya gelmektedir. **Kadıköy raylı sistem örneğinde kamulaştırma maliyetinin yapım maliyetine yüzde 300 gibi bir etkisi bulunmaktadır.**

2) Şişli İlçesinde Piyalepaşa – Bomonti arasındaki 1.970 metrelik yolun, 9.497 m²'lik kısmında kamulaştırma yapıp 13.682.496,-TL bedel ödenmiştir. Bu yolun yapım maliyeti 58.959.780,39 TL'ye mal olmuştur. **Kamulaştırma maliyetinin toplam yapım maliyetine yüzde 23 oranında etkisi bulunmaktadır.**

3) Küçükçekmece İlçesindeki Halkalı–Altınşehir İstanbul Caddesi yol ve kavşak çalışmasında 8.800 metre uzunluğundaki yol için 11.101,99 m² 'lik kamulaştırma yapıp 5.038.649 TL bedel ödenmiştir. Yolun ulaştırma yapım maliyeti toplamı

41.545.500 TL'ye mal olmuştur. **Kamulaştırma maliyetinin yapım maliyetine yüzde 12 oranında etkisi bulunmaktadır.**

Yukarıdaki örneklerde de görüldüğü üzere İstanbul gibi büyük bir metropolde, semtine göre taşınmazların değerleri birbirinden farklı ve çok yüksek olabilmekte, yapılacak olan her türlü ulaşım yatırımı için ciddi anlamda kamulaştırma maliyeti getirmektedir. Yeni açılan yollar, özellikle yapılaşmanın yoğun olmadığı bölgelerde kamulaştırma bedellerinin azaltılması adına imar planları doğrultusunda 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 18. maddesine göre uygulama yapılması gerekmektedir.

18. madde uygulaması; imar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazileri malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakati aranmaksızın birbirleri ile, yol fazlaları ile, kamu kurumlarına veya belediyelere ait bulunan yerlerle birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil, hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re'sen tescil işlemleri yaptırmaya denmektedir. Belediyeler veya valiliklerce düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların dağıtımı sırasında bunların yüzölçümlerinden yeteri kadar saha, düzenleme dolayısıyla meydana gelen değer artışları karşılığında "düzenleme ortaklık payı" olarak düşülebilir. 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 18. Maddesi "*Düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan Milli Eğitim Bakanlığına bağlı ilk ve ortaöğretim kurumları, yol, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, ibadet yeri ve karakol gibi umumi hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarla kullanılamaz*" hükümlerini içermektedir. Ancak, bu maddeye göre alınacak düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların düzenlemeden önceki yüzölçümlerinin yüzde kırkını geçmemelidir. Yüzde kırkını geçen kısımda kamulaştırma yapılması gerekmektedir. İmar kanununun 18. maddesinde belirtilen donatı alanlarından biri olan ulaşım projeleri gerekliliği, aciliyeti ve kent bütününe hitap etmesi nedeniyle ayrı bir önem taşır.

İdarelerin karşılaştığı en büyük sorunlarından bir tanesi de geçmişte yasal prosedürü tamamlanmadan yapılan uygulamalar ve taşınmaz mal sahiplerinin açmış oldukları el atma davalarının getirmiş olduğu maddi ve işgücü kayıplarıdır. Örneğin İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kamulaştırma Müdürlüğü 2009 yılında 250 milyon TL

kamulaştırma bütçesi ayırıp yapılan projeler için 185 milyon TL kamulaştırma bedeli ödemiştir. İdareler için kamulaştırma maliyetleri ciddi yer tutmaktadır.

Yapılan bu çalışma ve araştırma sonucunda taşınmazların mülkiyetinin elde edilmesinde uygulamada bulunan 18. maddenin çözüm getirmediği durumlar için ayrı bir İmar Kanunu madde'si ilave edilmesinin uygun olacağı kanaatine varılmıştır. Önemi açısından sadece ulaşım projelerinde geçerli olmak üzere meri imar planlarında parselin yolda kalan kısmının düzenleme ortaklık payını (yüzde 40) geçmemek kaydıyla mal sahibinin rızası aranmaksızın idarenin taşınmaza el atabilme yetkisinin verilmesi şeklinde bir maddenin 3194 İmar Kanununa ilave edilme önerilebilir. Böylece İdareler parselin en fazla yüzde 40'lık kısmını kamulaştırma bedeli ödemeksizin ve kısa sürede elde ederek ulaşım projelerini gerçekleştirebileceklerdir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

Açlar, A., Çağdaş, V., 2008, *Taşınmaz (Gayrimenkul) Değerlemesi*, Ankara.

Arcak, A., Doğrusöz, E., 1992, *Kamulaştırmatsız El Koyma*, Ankara, Seçkin Yayınevi.

Yayla, N., 2008, *Karayolu Mühendisliği*, İstanbul, Birsen Yayınevi.

Yıldız, N., 1987, *Kamulaştırma Tekniği*, İstanbul, Yıldız Üniversitesi Yayınları.

Sürelî Yayınlar

2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu'nda çeşitli değişiklikler yapan 4650 sayılı Kanun (5 Mayıs 2001 tarihli),

Çalışkan, N., 2009, *Ders Notları*, İstanbul

Çoşgun, S., Çoban, H. O., Eker, M., 2009, İmar Uygulamaları Bahanesiyle Kamulaştırma İdari İşlemi İptal Edilemez, TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası 12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı, Ankara.

Ilıcalı, M., 2009, *Ulaştırma II Ders Notları*, İstanbul

İBB, *1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı raporu*, 2009, ss.92, 94, 278, 279, 282, 285, 286

İBB, *T.C. İstanbul Büyükşehir Alanı için entegre toplu taşıma master plan çalışması son rapor taslağı*, (İBB Toplu taşıma master plan çalışması).

İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2007, *İstanbul'da ulaşım ve hareketlilik*, İstanbul,

Soycan, A., Soycan, M., 2005, Karayolu Yapım Maliyetlerinin Belirlenmesinde Yatay ve Düşey Kurp Sayılarının Etkilerinin İncelenmesi, Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, Mühendislik Ölçmeleri STB Komisyonu 2. Mühendislik Ölçmeleri Sempozyumu, İstanbul.

Diğer Yayınlar

- Demiryolu, Liman ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü kurumsal web sayfası, <http://www.dlh.gov.tr> [ziyaret tarihi, 29.04.2010]
- DLH, Marmaray Bölge Müdürlüğü kamulaştırma bedelleri ve yapım maliyetlerin emini.
- Hayta, M. A., 2007, *Kamulaştırma Davaları, Yüksek Lisans Tezi*, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Altyapı Hizmetleri Müdürlüğü yapılan işler ve yapım maliyetleri temini.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi kurumsal web sayfası, www.ibb.gov.tr [ziyaret tarihi, 27.04.2010]
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Hukuk Müşavirliği Müdürlüğü, Kişisel görüşme
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Planlama Müdürlüğü Ulaşım projeleri temini.
- İstanbul Deniz Otobüsleri kurumsal web sayfası, <http://www.ido.com.tr/?page=SubPage&textid=1434&ln=tr> , [ziyaret tarihi, 08.04.2010]
- İstanbul Elektrik ve Tramvay Teşkilatı (İETT) kurumsal web sayfası, <http://www.iett.gov.tr/metin.php?no=38#> [ziyaret tarihi, 15.04.2010]
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kamulaştırma Müdürlüğü kamulaştırılan alanlarla ilgili metrekaşe ve bedel temini.
- İstanbul Ulaşım A.Ş kurumsal web sayfası, <http://www.istanbul-Ulasm.com.tr/harita/RayliSistemler.jpg> , [ziyaret tarihi, 10.04.2010]
- Karagöl, Ö., 2009, *Kamulaştırma Davalarında Bedel Tespiti Esasları, Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Kültür Üniversitesi, İstanbul.
- Kazancı Elektronik Hukuk Yayıncılığı web sayfası, <http://www.kazanci.com/cgi-bin/ara.cgi>, [ziyaret tarihi, 11.03.2010]
- Topbaş Soyacan, A., 2006, *Karayolu Proje Elemanlarının Yapım Maliyetine Etkilerinin İncelenmesi, Doktora Tezi*, YTÜ, İstanbul.
- Türkiye İstatistik Kurumu, Adrese dayalı nüfus kayıt sistemi nüfus sayım sonuçları, 2009, TÜİK Haber Bülteni sayı 15, Ankara, 25.01.2010[online]. www.tuik.gov.tr [ziyaret tarihi, 15.03.2010].

EKLER

EK – 1 Şişli İlçesindeki kamulaştırma haritası

EK – 2 Küçükçekmece İlçesindeki kamulaştırma haritası

EK – 3 Kadıköy İlçesindeki kamulaştırma Haritası

ÖZGEÇMİŞ

- Adı Soyadı** : Efkân BALCI
- Doğum Yeri** : Fındıklı-Rize
- Doğum Tarihi** : 22.06.1973
- Medeni Hali** : Evli
- Yabancı Dili** : İngilizce
- Eğitim Durumu (Kurum ve Yıl)**
- Lise** : Fındıklı Lisesi- 1986-1989
- Lisans** : Yıldız Teknik Ünivesitesi İnşaat Fakültesi
Jeodezi ve Fotogrametri Mühendisliği Bölümü
(1990-1994)
- Yüksek Lisans** : Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Böl.
(2008-2010)
- Çalıştığı Kurum/Kurumlar ve Yıl** : İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Projeler Müdürlüğü / 95- Devam Ediyor.
K.K.T.C Yedek Subay olarak askerlik. / 97-98
Topaloğlu Harita Mühendislik Ltd.Şti. / 94-95